

مكتبة  
الجامعة  
تونس

جامعة تونس الأولى  
كلية العلوم الانسانية والاجتماعية  
قسم التاريخ  
\*\*\*

أطروحة دكتوراه في التاريخ

# ميناء عرن

دراسة تاريخية معاصرة

إشراف الأستاذ :

د. علي المصوبي

إعداد الطالب :

فالد سالم باوزير

السة الجامعية 1997-1998

الإهداء



إلى أحب الناس إلى قلبي :  
والدتي العزيزة  
اعتنأفا بفضلها وتقدير الجهد

إلى زوجتي ،  
وفاء وإخلاص ومودة  
إلى ابنتي - أمانى وميسون .



خالد

## شکر و تقدیر

لأبغني بعد أن تناول هذا البحث من الفكرة إلى (الإجازة،  
إلى أن أوجه إلى أستاذي الحبيب الأستاذ الدكتور علي  
المحمودي أستاذ التاريخ والمعاصر بالجامعة التونسية بجزيل الشكر  
وخاصة أستاذي تفضل فقبل الإعراف علي هذا البحث، فأفادني  
بتوجيهاته المنهجية السديدة وآرائه الصائبة المفيدة.

وبشر فني أن أُنقدم بوافر الشكر والتقدير إلى كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية لاحتضانها هذا البحث وتقديمها لي كل الدعم والمساعدة طيلة فترة إعدادها.

وبعدني رُجُ (عُكْر) الإخوة (الأئمة) محمد بن (الشَّيْب)  
وزهير (الأخزوري) والشَّيْب بن نصر عُكْر (جَزَلًا) على ما فهمهم  
في مر (جمع) (البحث) لغويًا.

وبشپب لی رنج راکر جامعہ عہدی مختلفہ فی رئیسہا  
واللہ اعلم والہ کنور صالح باصرہ علی تجميعها فذلک یست و عہدہ  
کلیۃ العلوم والادب والترتیبۃ بضر موت والہ کنور محمد  
فلہوم والہ کنور عمر بامسوج فی د عہدہ ومؤثر زنی۔ فالی کل  
من ساعدنی علی انجاز ہمتی جزیل شکری (محترمہ) و تقدیری۔

## المختصرات ( ABBREVIATIONS )

F.O :	Foreign office Records (سجلات وزارة الخارجية)
I.O B.S.L. and E :	India office Bombay secret and Enclosures. (رسائل بومباي السرية وملحقاتها.)
I.P :	India papers. (الوثائق الهندية.)
C.R.T.A :	Correspondence Relating To Aden. (المذكرات المتعلقة بـ عدن.)
I.O.R :	India office library and Records. (سجلات وزارة الهند)
E.I.C :	The East India company. (شركة الهند الشرقية)
I.B :	India Board (Ruling body of the East India company) (مجلس شركة الهند)
J.R.G.S :	Journal of the The Royal Geographical Society. (المجلة الجغرافية الملكية)
J.I.H :	Journal of India History. (مجلة تاريخ الهند.)

دص :	بدون صفحات.
د.ت :	بدون تاريخ.
ص :	صلدوق.
م :	ملف.
ت :	تحقيق.



## مُتَكَلِّمَةٌ

لقد بدأ الاهتمام البريطاني بميناء عدن منذ وصول الحملة الفرنسية بقيادة نابليون بونابرت إلى مصر واحتلالها سنة 1798. وكان من بين نتائج هذه الحملة تهديد طريق المواصلات البريطانية مع الهند درّة التاج البريطاني. ولم يكن أمام البريطانيين إلا مواجهة ذلك الغزو الفرنسي بإرسال حملة بحرية احتلت جزيرة بريم (ميون) عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بالقرب من باب المندب سنة 1799. وكان هدف بريطانيا من ذلك منع أي اتصال للفرنسيين بالمحيط الهندي بقطع طريق الملاحة في البحر الأحمر. ولكن الفرنسيين بقيادة نابليون لم يكتفوا في مصر طويلا وبمجرد جلائهم عن مصر، تلاشى خطر التهديد الفرنسي لطريق المواصلات البريطانية مع بلاد الهند. ولذلك سرعان ما انسحبت القوة البريطانية من جزيرة بريم عائدة إلى بلادها بعد احتلال لم يدم إلا أشهراً قليلة.

ولما كانت السياسة البريطانية هي التي أجبرت فرنسا على الانسحاب من مصر فإن بريطانيا لم تقف مكتوفة الأيدي أمام ما استجدّ من تهديد خطير لمصالحها، أقدم عليه محمد علي حاكم مصر. فقد اعتبر الإنجليز تقدم القوات المصرية نحو السواحل اليمنية وشروع التجار المصريين في المشاركة في تجارة الهند والتجارة الشرقية، خطراً عليهم، فانتهجوا خطة سياسية واضحة المعالم هدف إزالة ذلك الخطر وقوام تلك الخطة :

- إقصاء أية منافسة مصرية في مدخل البحر الأحمر الجنوبي والشمالي بدرجة أولى.

- وتأمين طرق المواصلات البحرية مع الهند من كل الأخطار، مهما كان مصدرها.

- والتّقرّب إلى سلاطين لحج وعدن وفرض اتفاقية على السلطان أحمد بن عبد الكريم العبدلي سلطان لحج وعدن سنة 1802 تخول لهم المتاجرة في عدن على أن تكون نسبة الجمارك 2٪، والسماح للتجار الإنجليز وسفنهم باستخدام الميناء، وتسليم قطعة أرض للإنجليز غرب عدن لجعلها محطة للفحم.

- وإرسال العديد من الخبراء وضباط البحرية لدراسة الشواطئ الجنوبية والبحث عن مواقع استراتيجية مناسبة لسفن شركة الهند الشرقية البريطانية والبحرية البريطانية.

وهكذا اكتسب ميناء عدن أهمية قصوى في نظر البريطانيين باعتباره أهم موقع عند مدخل البحر الأحمر الجنوبي. وذلك لأنه كان يتمتع بمزايا ينفرد بها عن غيره من موانئ المنطقة، فموقعه على غاية من الأهمية من الناحية الإستراتيجية والملاحية ناهيك عن إرثه التاريخي القديم في النشاط التجاري.

ولذلك رأى الإنجليز أن الميناء يشكل دعامة لأي كيان سياسي واقتصادي واجتماعي. وعليه، فقد ارتأينا أن يتناول موضوع بحثنا بالدرس أثر الوجود البريطاني في الميناء ودوره في تطويره. خلال الفترة الممتدة من الاحتلال في 19 جانفي 1839 إلى سنة 1967 عام جلاء الإنجليز عن عدن.

وترجع أهمية هذه الدراسة إلى ما تسلطه من أضواء على الاحتلال البريطاني لعدن وإلى ما تكشفه من سياسة الإنجليز مع حكامها وما تظهره من دور المقاومة الوطنية للاحتلال ثم ما تبرزه من الآثار السلبية للاحتلال من خلال بسط الإنجليز سيطرتهم على الأراضي المحاذية لعدن تثبيتاً للاحتلال ومن خلال فرض نظامهم الإداري والسياسي التشريعي، ثم اهتمامهم ببناء الميناء وتحديثه ليضطلع بدور هام في استراتيجيتهم العسكرية والسياسية والاقتصادية.

ولذلك فإن أهمية البحث تتمثل في إثارة الاهتمام بالجوانب التاريخية والسياسية والاقتصادية للميناء وتبيين أهميته ما نجم عن تطویر دوره الاقتصادي والخدماتي من تحولات شملت الجوانب السكانية والعمرانية والاجتماعية والسياسية طوال فترة الاحتلال الذي دام أكثر من 139 عاماً تقريباً.

إنّ هذه الدراسة، في اعتقادنا، تعد مساهمة في حلقة من حلقات التاريخ اليمني والعربي المعاصرين سواء فيما يتعلق بالنشاط الاستعماري البريطاني في المنطقة أو النضال الوطني لأبناء جنوب اليمن.

ولعلّه يحسن أن نشير إلى أن هذا الموضوع من بين الموضوعات ذات الصبغة التاريخية السياسية، التي لا تتسنى دراستها إلا بالاستعانة بمفاهيم إجرائية وأدوات منهجية، هي ثمرة من ثمرات علم الاجتماع وعلم الاقتصاد السياسي.

ولعلّه يحسن التنبيه إلى أن بحثنا هذا متابعة ما بدأناه في مرحلة الماجستير من دراسة عن موانئ ساحل حضرموت، وبما أن السواحل اليمنية طويلة إذ يبلغ طولها حوالي 1500 كيلومتر، فإن هذه السواحل أقيمت عليها موانئ عديدة، وميناء عدن من الموانئ التي أسهمت في النشاط الاقتصادي والتجاري والملاحي، بفضل موقعه الاستراتيجي فهو من بين أهم الموانئ التي تتوسط الطريق الملاحي البحري لذلك تبوأ مكانة محورية على طريق البحر الأحمر الموصل إلى الهند وفي الوسط بين قناة السويس وشبه القارة الهندية لدوره الحيوي في الملاحة والتجارة.

وقد كان التنافس الاستعماري بين الدول الأوروبية على أشده، إثر مؤتمر فيينا سنة 1815 وقد أسفر عن اتفاق يقضي بإنهاء الحروب النابليونية ودشن مرحلة تاريخية جديدة، قوامها نزعة توسعية تتجاوز حدود القارة الأوروبية، ومن ثم، بادرت بريطانيا وغيرها من الدول الاستعمارية بتوسيع نفوذها ورعاية مصالحها في البحار الشرقية.

وقد حتمت الضرورة عليها بعد انتشار أساطيلها التجارية والعسكرية بكثرة في مياه المحيط الهندي والبحر الأحمر وخليج عدن البحث عن موقع استراتيجي من أجل خدمة أهدافها وسياساتها العسكرية والتجارية بشكل يضمن لها وجودا دائما في الشرق ولم تكفي بذلك بل سعت إلى البحث عن مناطق نفوذ وأسواق جديدة لترويج فائض البضائع المصنوعة في بريطانيا الذي زاد عن حاجة السوق البريطانية والأوروبية ومن شأن ذلك أن يدرّ على الخزانة البريطانية أموالا تنعش الاقتصاد البريطاني وتتمي قوة الدولة وجبروتها.

ولقد لفت انتباهنا الدرجة الممتازة التي بلغها ميناء عدن في خدماته وأنشطته التجارية ودقة إدارته والقوانين التي تنظم العمل فيه. وماشهدته المنطقة عموما من تحولات في الوعي الاجتماعي أفضى إلى نضال تحرري احتضنته الاتحادات والجمعيات والنقابات والأحزاب فنهضت بدور مهم في قيادة الجماهير وتعبئتها من أجل التحرر الوطني وتحقيق الاستقلال.



وكثيراً ما يلاحظ دارس التاريخ أن أحداثاً تاريخية خطيرة، تعود أسبابها المباشرة إلى حوادث عادية إن لم تكن تافهة، كذلك كان الأمر بالنسبة إلى احتلال ميناء عدن، فقد كان سوء الأحوال الجوية سبباً في غرق سفينة هندية ترفع العلم البريطاني، قرب الميناء سنة 1837، فاتخذت بريطانيا من ذلك الحادث ذريعة لتنفيذ أولى حلقات مخططاتها الاستعماري في عدن والسواحل العربية الجنوبية. فأرسلت أحد ضباطها العاملين في بحريتها إلى سلاطين (لحج) وعدن ليفاوضهم في دفع تعويضات مالية عن حمولة السفينة ولما انتهت المفاوضات بفشل الضابط البريطاني في إقناع السلاطين بدفع التعويضات المطلوبة أصرت بريطانيا على الاستحواذ على عدن طوعاً أو كرهاً. وهكذا بدأ تنفيذ حلقات المخطط البريطاني الهادف إلى احتلال الميناء بالقوة.

فلما احتلت بريطانيا الميناء، لم تجد بنيته التحتية صالحة لاستقبال السفن العسكرية والتجارية، ولم تكن عدن إلا قرية يسكنها بضع مئات من العرب، فاقتضت سياسة الإنجليز في عدن ضرورة تهيئة الميناء وتنمية دوره في منطقة جنوب الجزيرة العربية وشرق إفريقيا والخليج العربي وإعادة أمجاده السابقة في النشاط الملاحي والتجاري وقد بذلت بريطانيا جهوداً متواصلة لتطوير الميناء والنهوض به وبمنشآته على نحو يضمن تزايد عدد السفن المتجهة إليه سواء للنقل أو للتأمين أوللصيانة أوللتجارة أو لوسائل الخدمات المختلفة.

وكانت بريطانيا قد شجعت المستثمرين والأيدي العاملة من مختلف الجنسيات على الهجرة إلى عدن والاستيطان فيها للعمل أو لإقامة المشاريع الاستثمارية المربحة ذات الصلة بحركة الميناء الملاحية والتجارية. ولذلك بادرت بتأسيس شركات تجارية ووكالات ملاحية مهمتها خدمة السفن والحركة الملاحية والتجارية. وتبعاً لذلك، خصصت بريطانيا أموالاً طائلة لبناء معامل تكرير النفط وإنشاء المشاريع السكنية والخدمات المصرفية والاجتماعية التي ترغب رجال الأعمال في القدوم إلى عدن وتسهيل حركتهم في الميناء واتصالهم بالأسواق الخارجية فتطور بذلك الاستيراد والتصدير ونما العمران في عدن فتهيأت لاستقبال البريطانيين من المدنيين والعسكريين و السياح وإقامتهم، فضلاً عن تمكين مواطني البلدان التي تستعمرها بريطانيا من الإقامة في عدن أيضاً.

وبعد الحرب العالمية الثانية سمحت بريطانيا للمواطنين العدنيين بممارسة بعض حقوقهم وحسب ما نص عليه دستور المستعمرة الصادر سنة 1937 فتأسست الجمعيات

والاتحادات النقابية ثم تلتها الأحزاب وقد أدخلت بريطانيا بعض التعديلات الدستورية التي تخول للعدنيين ممارسة حقوقهم السياسية الشكلية ظناً منها أن ذلك سيطيل أمد وجودها في عدن وسيطرتها على الموقع الإستراتيجي بين الشرق والغرب، ولكن الأوضاع تغيرت وجرت الرياح بما لا تشتهي السفن فظهرت بعض التنظيمات والأحزاب بعد انتشار الأفكار التحررية والإيديولوجيا الماركسية، والأفكار القومية العربية، ولقد كان نضال الأحزاب بمختلف اتجاهاتها في عدن سلمياً في البداية، فلما لم يأت أكله، خاضت الأحزاب والنقابات نضالاً مسلحاً أجبر بريطانيا على الجلاء عن عدن وهي له كارهة فلماذا، أنجزت بريطانيا تلك المشاريع العظيمة وهاتيك الاستثمارات الكبرى في عدن؟ ولماذا نهضت بالميناء في مختلف جوانبه الاقتصادية والثقافية والاجتماعية؟ مثل هذه الأسئلة تدعونا إلى تعميق النظر في دراسة هذا الموضوع وقد ساعدتنا في ذلك الوثائق البريطانية عامة ووثائق حكومة المستعمرة وأمانة الميناء خاصة إضافة إلى وثائق الأحزاب والتنظيمات التي تنطق ببعض الحقائق لامحالة رغم أننا نعتقد أن هذه الوثائق تعبر عن أوجه نظر كتابها في كثير من الأحيان ولذلك اتخذنا منها موقفاً نقدياً واستفدنا من بعضها بما يخدم الحقيقة والبحث.

والخلاصة أن بريطانيا تمكنت طوال فترة وجودها من تحقيق أهدافها في منطقة السواحل اليمنية إنطلاقاً من عدن التي كانت قاعدة وجودها السياسي والعسكري في جنوب الجزيرة العربية للحفاظ على مصالحها وعلى أهم طرق المواصلات بينها وبين الشرق والجزيرة العربية والخليج وشرق إفريقيا. ولما كان الميناء على غاية من الأهمية والحيوية فقد عاد على الإنجليز بمنافع جمة، فعملوا على تطويره بعد الحرب العالمية الثانية وتحسينه حتى يواكب تطور الحركة التجارية العالمية واتساع شبكة المصالح البريطانية. وأزداد تمسك الإنجليز بالميناء بعد تنامي دور الحركة الوطنية في عدن فكان آخر قاعدة اضطروا إلى الجلاء عنها إثر الثورة المسلحة التي قادها أبناء عدن والجنوب اليمني.

وفي هذا الشأن، يستفاد من تصريح وزير الدفاع البريطاني هاروليد جاكسون (Harolid Jakson) في شهر مارس 1962 أن عدن إحدى ثلاث قواعد عسكرية إستراتيجية في العالم تعتمد عليها بريطانيا<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> مجلة الصنداي تايمز اللندنية عدد 182 جوان 1962، ص 1.



وبعد استقلال عدن وجنوب اليمن في النصف الثاني من ستينيات القرن الحالي نهضت عدن ومينائها بدور مهم، إذ أصبح أحد الموانئ الإستراتيجية التي تجد فيها سفن الأسطول السوفياتي قاعدة للتموين والصيانة ومكانا للراحة من تعب السفر وقد استمر ذلك طوال عشرين عاما تقريبا، 1969، 1989 خلال زمن الحرب الباردة بين الدول العظمى آنذاك. ونشير في هذا الصدد إلى أن ميناء عدن نهض بدور هام في حرب 6 أكتوبر 1973 بين العرب والدولة العبرية إذ قامت قطع الأسطول البحري العسكري المصري بالمرابطة عند مدخل البحر الأحمر الجنوبي ومنعت السفن من الإبحار في اتجاه الموانئ الإسرائيلية.

وبعد انتهاء الحرب الباردة وسقوط المعسكر الاشتراكي. وما نتج عن ذلك من قيام دولة الوحدة اليمنية في 22 ماي 1990، كانت من قرارات الدولة الموحدة جعل عدن عاصمة اقتصادية ومنطقة حرة بكامل مساحتها (207 كيلومتر) حتى تستهوي المستثمرين لإقامة المشاريع في عدن إلا أن ذلك لم يتم حتى الآن لأسباب لا نعرفها.

وقد رأينا أن نعتد خطة بحثنا التسلسل الزمني الخطي، فعمدنا إلى دراسة الميناء بحسب المراحل التاريخية التي مرّ بها.

ولما كانت تلك المراحل تتفاوت من حيث الأهمية، اقتضى ذلك تفاوتاً في طول الفصول المخصصة لكل فترة تاريخية، على أن ذلك لم يدخل الضيم على وحدة البحث وترابط فصوله، فكان كل فصل يُسلم إلى الذي يليه في تخطيط حاولنا أن يكون على أكبر قدر من الإحكام ويشتمل البحث على مقدمة وبابين وخاتمة. وقد كان من الطبيعي أن نحلل في الفصل الأول أوضاع ميناء عدن والسواحل اليمنية قبل احتلال الإنجليز لعدن في جانفي 1839. وتظهر أهمية هذا الفصل في التعرف على ميناء عدن ونشاطاته الملاحية والتجارية السابقة للاحتلال وبذلك، نتمكن من تتبع الجذور التاريخية للنشاط الأوروبي عامة والإنجليزي خاصة، في منطقة السواحل اليمنية مع تبين موقف القوى العربية والإسلامية المعاصرة للأحداث من ذلك النشاط الاستعماري.

وخصصنا الفصل الثاني لدراسة موضوع السيطرة الإنجليزية على ميناء عدن سنة 1839 فحللنا بدءاً دوافع الإنجليز لبسط سيطرتهم على الميناء فلم نجد الدولة البريطانية مناصاً من فرض سيطرتها على عدن حتى تحقق أهدافها السياسية والإستراتيجية

والاقتصادية، بعد أن قام خبراءها العاملون في الساحل الجنوبي للبحر الأحمر وخليج عدن بدراسة المنطقة فضلا عن الرغبة المتنامية لدى حكومة لندن وحكومة الهند ومن ورائهما شركة الهند الشرقية في احتلال هذا الميناء الحيوي وكان من أهدافها الإستراتيجية إيجاد قاعدة للأسطول التجاري والسفن الحربية البريطانية تزود منها بالوقود والماء والغذاء علاوة على اتخاذ الميناء قاعدة لصدا المصريين ومنع توسعهم في السواحل اليمنية والعربية في البحر الأحمر والساحل الجنوبي والخليج ثم إنهم يهدفون من وراء سيطرتهم على هذا الميناء العربي إلى السيطرة على تجارة البن اليمني خاصة وموارد المنطقة وأسواقها عامة. فاتخذوا الميناء قاعدة لكبح جماح أية دولة أوروبية تفكر في إلحاق الضرر بمصالح بريطانيا الحيوية سواء أكانت روسيا أم فرنسا أم النمسا.

ويشرح هذا الفصل أساليب الضغط والمناورة التي تنتهجها بريطانيا، سياسيا واقتصاديا وعسكريا، حتى تسيطر على هذا الميناء، ولما رأى الساسة الإنجليز فشل هذه الأساليب قرروا السيطرة على الميناء بالقوة المسلحة في 19 جانفي 1839.

أما الفصل الثالث فقد اهتمنا فيه بالمقاومة العربية ومواقف القوى السياسية المحلية والعربية والدولية من الاحتلال البريطاني وقد حللنا في هذا الفصل مقاومة الوطنيين للاحتلال واستبسالهم دفاعا عن (عين اليمن) ونافذة اتصالهم بالعالم الخارجي رغم اعتماد البريطانيين الحصار والتجويع أسلوبا يهدف إلى إضعاف المقاومة وبث الفرقة بين سكان الميناء وقد استطاعت بريطانيا السيطرة على عدن بعد معركة دامت بضع ساعات واحتلت الميناء قسرا.

وأوضحنا في هذا الفصل أن اليمنيين الممثلين في قبيلة العبادلة وغيرها من القبائل المحيطة بـعدن لم يستسلموا للأمر الواقع بل حاولوا القيام بالعديد من الهجمات المسلحة في محاولة لطرد الإنجليز وإعادة الميناء إلى السيطرة العبدلية كما كان قبل الاحتلال، ولما فشلت المقاومة العربية متعددة الأطراف، ظهرت مقاومة عربية جاءت من خارج الأراضي اليمنية من الحجاز تحديدا وقد قادها أحد الإشراف وكان هدفها طرد المحتل الأجنبي من عدن، ولكن لم يكتب لها النجاح، وهكذا اختلط الدم العربي بالدم اليمني واستشهد العديد من الرجال من كافة القبائل المشاركة في المقاومة، وقد وقفنا في هذا الفصل على الأساليب التي أدت إلى فشل كافة أشكال المقاومة والنتائج التي ترتبت على ذلك. وأهمها ضعف الوعي السياسي، ونقص التسليح والخطط العسكرية وتبسطنا في



الحديث عن مواقف القوى السياسية الوطنية والعربية والإسلامية والدولية من احتلال الإنجليز لهذا الميناء، كل على حدة بدءاً من موقف الإمام الزيدي مروراً بدور القوة المصرية المرابطة بساحل تهامة وصولاً إلى موقف الإمبراطورية العثمانية وانتهاء بمواقف الدول الأوروبية.

أما الباب الثاني من الأطروحة فقد تم البحث فيه في انعكاسات السيطرة الاستعمارية على ميناء عدن وقد قسمناه إلى ستة فصول وخصصنا الفصل الأول لسياسة بريطانيا في مستعمرة عدن ومساعدتها من أجل تطوير الميناء. وقسم الفصل إلى قسمين، القسم الأول خاص بالتغلغل الاستعماري في عدن، إدارياً وسياسياً وتشريعياً. وقد حللنا العوامل التي ساعدت الإنجليز على بسط نفوذهم على إمارات الجنوب وساهمت في إضعاف الحكام ونظمهم في سلك الولاء لبريطانيا العظمى، ورغم ذلك، فإن حكومة عدن البريطانية استخدمت القوة أحياناً لفرض سلطتها عليهم، فوضعت معهم معاهدات صداقة، وفرضت بمرور الوقت، أشكالاً مختلفة من المعاهدات في النواحي التسع غرب عدن وإقليم حضرموت الشرقي بما في ذلك إمارة (بن عفرين المهرية)، حتى تضمن استقرار الأوضاع وبقاءها الدائم في ميناء عدن وقد توسعنا في تحليل النظام السياسي والإداري في عدن بعد الاحتلال، فقد خضعت عدن لولاية بومباي حتى عام 1932 وكان يحكمها حاكم بريطاني تعينه حكومة بومباي يعاونه عدد من الموظفين الإنجليز، وبقي الأمر على ذلك النحو زمناً طويلاً فلما شعرت بريطانيا بقرب استقلال الهند حولت عدن من التبعية إلى ولاية بومباي إلى الخضوع لمسؤولية نائب الملك البريطاني في الهند من سنة 1932 إلى سنة 1937 ثم جعلتها في أبريل 1937 تابعة لوزارة المستعمرات في لندن، وعندها ازدادت عناية الإنجليز بـعدن.

وبينا في هذا الفصل تحمل حاكم عدن البريطاني مسؤولية الإشراف على إمارات الجنوب والجزر العربية التابعة لعدن في البحر الأحمر وخليج عدن وخليج القمر بالقرب من خليج عمان، كما صار لعدن أول دستور في سنة 1937 ولكن أحداث الحرب العالمية الثانية دفعت بريطانيا إلى تغيير الوضع القانوني في عدن فأنشأت مجلساً تنفيذياً وتشريعياً ونصبت أعضائه واستمر ذلك إلى عام 1956 وبعد ضغوط من القوى الوطنية، أصدرت حكومة عدن قانون الانتخابات الذي سمح بانتخاب جزء من أعضاء المجلس التشريعي وسار بالمستعمرة نحو الحكم الذاتي، وفي نهاية الخمسينات أقامت بريطانيا

اتحاداً ضم إمارات الجنوب العربي ودفعت عدن إلى الانضمام إليه سنة 1962 بعد موافقة مجلس عدن التشريعي والمجلس الاتحادي ومجلس العموم البريطاني، وأصبح حاكم عدن مفوضاً سامياً ومُنحت عدن نوعاً من الحكم الذاتي، وسعت بريطانيا إلى الحفاظ على سيادتها في عدن حتى تستطيع قاعدتها أن تلعب دوراً في ممارسة مسؤولياتها الدولية.

وهكذا احتفظت لندن لنفسها بالحق في إنهاء عضوية عدن من ذلك الاتحاد متى

شاءت وتعلق الأمر بشؤون الدفاع والأمن القومي البريطاني. ٤٩٦١٣٦

أما القسم الثاني من الفصل الأول ففيه استعرضنا خطة بريطانيا لتطوير الميناء فأبرزنا الجهود البريطانية لتحديث الميناء وأظهرنا مدى مقاومة الحكام لمحاولات تطوير الميناء واتفاقهم على مواجهة البريطانيين، بالاستغناء مؤقتاً عن ميناء عدن بميناء آخر ثم تحدثنا عن التهديد البريطاني لتقويض الاتفاق الذي نتج عنه تخفيف الحصار على عدن ثم مجابهة هينز (Haines) لهؤلاء الحكام المحليين ومحاصرتهم برا وبحرا حتى أذعنوا لمطالب الإنجليز فوجهوا التجارة إلى ميناء عدن، وبينما في هذا الفصل خوف حاكم ميناء المخا اليمني الواقع في ساحل البحر الأحمر من تحويل تجارته إلى عدن، وكان لزاماً علينا الكشف عن الصراعات التي كانت قائمة في (المخا) بين الشريف حاكم المخا، وإمام صنعاء الزيدي وكان موقف الإنجليز من هذا الصراع يتمثل في دعم الإمام الزيدي بعد أن تعهد بتحويل تجارة المخا عند احتلالها إلى ميناء عدن. وبينما في أحد فروع هذا الفصل جهود الإنجليز من أجل إنعاش ميناء عدن وتنميته ثم أبرزنا تأثيره على الموانئ العربية المجاورة والإفريقية المقابلة لساحل عدن. وبعد ازدياد حركة التجارة والملاحة في الميناء كان الإنجليز يراقبون الوضع عن كثب حتى ازداد النشاط الملاحي والتجاري فيه وتم إعلان ميناء حرا سنة 1850، وهكذا، تواصلت الجهود البريطانية لبناء الميناء في الخليج الأمامي في كريتر (عدن القديمة) ثم في الخليج الغربي في المعلا والنواهي، سنة 1864، وكان لزاماً على حكومة عدن المشرفة على الميناء أن تهينه، بما يتناسب مع غاطس السفن. فحاولت بعد عديد المراسلات مع بومباي إجراء تعميق أول في ميناء عدن لإزالة ما فيه من الأتربة والصخور والترسبات حتى تمكن السفن من الدخول إليه والرسو فيه ولما تأسست أمانة الميناء سنة 1888 بعد قرار من حكومة بومباي، قررت الأمانة بعد سنوات تأسيس صندوق مهمته تمويل مشروع تعميق الميناء وخصم نسب من إيرادات الميناء لتحويلها إلى ذلك الصندوق، فقامت بالتعميق الثاني فتوسع الميناء ورسمت



له خططا غايتها توسيع الميناء وتحسينه وكان لزاما علينا إيضاح حدود الميناء سواء في المعلا أو ميناء المصافي (مصافي النفط). ثم تحدثنا عن إدارة الميناء ممثلة في هيئة أمانة الميناء والدستور الذي حدد صلاحيات أمانة الميناء والدوائر الفرعية التي تتبع أمانته وتسيير نشاطه اليومي.

أما الفصل الثاني فقد خصصناه لدراسة منشآت ميناء عدن وخدماته. وكان البحث، في البداية، في الخدمات الخاصة بالسفن وأهمها الفئارات المرشدة للسفن التي تسهل عملية الملاحة نحو ميناء عدن، ونظام الإرشاد هو نظام عالمي معمول به في جميع الموانئ، ونظرا لارتباط الإرشاد والمرشدين بالحركة الملاحية، أدخلت في عدن الخدمات الاتصالية، وكان الميناء سباقا لاتخاذ هذه الخدمات فقد كانت بدايتها في أوائل القرن الحالي، ولما كانت السفن كثيرة التردد على عدن فقد فرضت على هيئة الميناء إدخال خدمة الصيانة للسفن وإصلاحها مثلما هو الحال في كل ميناء عصري، كما استعملت رافعات للبضاعة الداخلة إلى أرصفة الميناء، وهي تساعد على سرعة شحن السفن القادمة إلى الميناء والمغادرة له وتفريغها، كما عددنا المراسي البحرية والأرصفة وربتها بما يتناسب مع أهميتها في أي ميناء عالمي يضطلع بدور هام في العملية التجارية والملاحية وعمليات التموين. وأوجزنا الحديث في المراسي غير المباشرة في ميناء (المعلا) و(التواهي) وميناء مصافي النفط من حيث مساحاتها المائية والأحواض المخصصة لحركة السفن عند خروجها. ونظرنا في تزويد السفن في الميناء بالفحم في البداية وعندما صارت السفن تتخذ النفط وقودا لها تزايدت أهمية الميناء بعد أن تولت شركات متخصصة توفيره بشكل جيد. كما أشرنا إلى خدمات التموين بالمواد الغذائية والمياه، وبحثنا في الخدمات المخصصة للحركة التجارية كمخازن حفظ البضائع وتجارة (الترانزيت) والتجارة الحرة ومزاياها في الحركة التجارية والملاحية كما شمل الفصل تفصيلا لشبكة طرق المواصلات البرية المؤدية من الميناء إلى المدينة والعكس، وأسطول النقل والاتصالات السلكية في عدن ودورها في المبادلات التجارية، ومطار عدن الدولي وأثره الكبير في حركة التجارة عند رجال الأعمال وتيسير اتصالهم بالأسواق الخارجية. ثم أوضحنا أخيرا القوانين المصرفية التي سنتها حكومة عدن لخدمة التجار والمستثمرين. وأشرنا إلى الحركة التجارية التي كانت سببا مباشرا في تحديث الميناء وازدهاره وذلك ما تجلى في سرعة المبادلات التجارية بين الشركات والأفراد.

وأفضنا في الفصل الثالث في تحليل التحولات الاقتصادية التي شهدتها ميناء عدن. وقسمنا حركة السفن إلى مراحل خمس حتى يتيسر تحليلها بسهولة وقد امتدت فترة التحولات من سنة 1855 حتى سنة 1966. وبينما أن الميناء كان من أكثر الموانئ حركة ونشاطا ملاحيا بدليل تزايد عدد السفن. وبحثنا كذلك في جنسيات السفن القادمة إلى الميناء وقد ارتبط قدومها بصفاء العلاقة بين بريطانيا وسائر الدول. والحقيقة أن أغلب السفن كانت تأتي إلى عدن للتموين بالوقود أو لنقل بضائع متنوعة إلى الميناء.

إن حركة السفن يرافقها، بالطبع، تبادل للبضائع. لذلك تطلب منا ذلك النظر في طبيعة البضائع المتداولة، والوقوف على مؤشر تطورها في الميناء ابتداء من سنة 1842 ولقد لاحظنا أن حجمها كان يزداد باطراد من مليون طن سنة 1855 إلى ستة ملايين طن في نهاية القرن التاسع عشر. بينما بلغ حجم البضاعة منذ بداية القرن الحالي حتى سنة 1966 أكثر من ثلاثة عشر مليون طن. وهو ما يعني أن ميناء عدن استحوذ وحده قبل الجلاء البريطاني بعامين على 90% من إجمالي البضاعة المتداولة في موانئ المنطقة وقد بلغت حوالي 16 مليون طن. فاتجهنا، من ثم، إلى تحديد نوعية البضاعة جافة أو سائلة، كما تحدثنا عن السلع المصدرة والمنتجة محليا كالبن واللبن والجلود، وعن اتجاه هذه الصادرات وإسهامها، من خلال قيمتها العائدة، في تغطية بعض واردات عدن في وقت كان فيه الميزان التجاري مختلا، لارتفاع نسبة الواردات بالقياس إلى الصادرات وقد تواصل العجز المسجل في الميزان التجاري من نهاية الحرب العالمية الأولى إلى سنة 1965، وهو ما دفع بريطانيا إلى تغطية ذلك العجز من خزينة لندن وتحدثنا كذلك عن تجارة الترانزيت التي تدخل البضائع بموجبها وتخرج، دون أية ضرائب باستثناء بعض رسوم الميناء والإيجارات.

وقد درسنا تجارة الترانزيت حسب مرحلتين تاريخيتين : الأولى من سنة 1914 إلى 1939 والثانية منذ انتهاء الحرب العالمية الثانية إلى سنة 67 عند جلاء الإنجليز حتى يسهل توضيح قيمتها واتجاهها وأثرها في ازدياد الحركة التجارية والملاحية، كما شمل الفصل الصناعة أيضا مثل صناعة البناء والقوى المستخدمة فيها والحرف التقليدية كالنسيج وسائر الصناعات كالملح وصناعة السفن والحدادة والمصوغ وختمنا بالحديث عن الصناعة الحديثة متمثلة في معامل شركة النفط البريطانية التي أسست في عدن سنة 1952.



ثم تناولنا في الفصل الرابع النمو السكاني والعمراني. إذ كان للإنجليز في عدن دور إيجابي في تحقيق النمو السكاني والتوسع العمراني بل كان له أثر فعال في إغناء التركيبة السكانية ذاتها بحيث عاشت في عدن جنسيات مختلفة فكان فيها العرب والهنود واليهود والصوماليون والأوروبيون. وقد ازداد عدد السكان بزيادة النشاط الملاحي في الميناء، وقد أشرنا إلى محاولة بريطانيا خلخلة التركيبة السكانية في عدن بغاية طمس الشخصية العربية. فسهلت إجراءات الهجرة لعناصر غير عربية وشددت في الوقت نفسه على العرب إجراءات الدخول إلى عدن، ولم تكفي بذلك بل اتخذت إجراءات حازمة ضد أبناء اليمن القادمين من شماله ومن محميات الجنوب فيه. وقد انعكس التطور السكاني على النمو العمراني في عدن منذ السنوات الأولى للاحتلال، فتحوّلت عدن من مجرد قرية صغيرة بها عدد من البيوت والأكواخ والتحصينات المدمرة، إلى مدينة بها عدد من البيوت والمعسكرات والتحصينات الحديثة كالقلاع والأسوار والأنفاق. وكان البناء العمراني فيها قد مرّ بمرحلتين الأولى تمتد من الاحتلال إلى الحرب العالمية الثانية والأخيرة تنتهي عند جلاء الانجليز.

فبعد أن رأت السلطات البريطانية أن (كريتر) لا تستطيع استيعاب كل السكان، أمرت، حكومة عدن بعد الاحتلال بسنوات قليلة باستحداث أحياء عمرانية أهمها (المعلا) و(التواهي) و(الشيخ عثمان) و(المنصورة) و(البريقة) و(خور مكسر) وغيرها. وقد بنيت هذه الأحياء وفق الأمثلة العمرانية الحديثة فشقت الشوارع وبنيت المدارس وسائر المرافق. فأصبحت عدن مدينة عصرية متميزة بالمقارنة مع غيرها من المدن في المنطقة العربية بفضل حركة الملاحة والتجارة التي نشطها الميناء.

واهتمنا في الفصل الخامس بأثر الميناء في التطور الاجتماعي الذي شهدته عدن في مستوى التعليم خاصة، وذلك منذ بدايته إلى نهاية الحرب العالمية الثانية ثم من نهاية الحرب العالمية الثانية إلى الجلاء فأشرنا إلى مراحل التعليم وعدد الطلاب والتلاميذ والمدرسين وبناء المدارس وبداية التخطيط البريطاني لإرساء التعليم الجامعي في عدن سنة 1962 من خلال كلية عدن التي كانت الدراسة فيها تدوم سنتين يُمنح في ختامهما الناجح دبلوم الدراسات العليا. ثم ألمعنا إلى اهتمام الحكومة بإرسال طلاب عدن إلى الخارج في لندن أو باريس والقاهرة وبيروت وغيرها. كما شمل الفصل البحث في الصحة العامة في عدن منذ بداية الاحتلال واهتمام الإنجليز بالخدمات الصحية من خلال

بناء الوحدات الصحية كالمستوصفات والمستشفيات والمدارس الصحية وانتداب الكوادر العاملين فيها.

وقد بحثنا في الآثار الاجتماعية الناجمة عن استقرار هذه الجاليات داخل المستعمرة وسعيها إلى العمل، في مختلف المهن وقد كانت المقاهي بمثابة الأندية لهم، وكانت تهض بدور اجتماعي واقتصادي على غاية من الأهمية. وأوضحنا أن الطابع الفوضوي لانتداب العمال كان في البداية هو السائد في عدن. كما كان السماسرة يلعبون دورا مهما في اختيار العمال ومراقبتهم أثناء العمل.

وكانت سلطات عدن تعترف بدور هؤلاء السماسرة. وبمرور السنين تزايدت فرص العمل وتزايد عدد العمال. فكانوا يأتون بعد الحرب من الهند والصومال والباكستان ودول الكومنولث الأخرى إضافة إلى العمال القادمين من شمال اليمن وإمارات الجنوب العربي، وكان أبناء عدن يعارضون قدوم هؤلاء. وقد أدى تزايدهم إلى ظهور فئات وطبقات اجتماعية مختلفة. وكان الإنجليز يشجعون الأوروبيين على السفر إلى عدن ولم تظهر الفوارق الطبقيّة في عدن إلا بعد الحرب العالمية الثانية حين تكونت الطبقات الاجتماعية وأهمها الطبقة العاملة. وقد نمت هذه الطبقة في النصف الثاني من الخمسينات. وإلى جانبها، نمت طبقة الأعراف وتحديثا في أجور العاملين في عدن والمقدرة الشرائية في مؤسساتها ومعامل شركة النفط التي كانت لها أجور خاصة بها.

وكان القسم الأخير من الفصل مخصصا للحركة النقابية في عدن منذ ظهورها إثر تزايد عدد المرافق الصناعية البسيطة والمرافق الخدمية والمؤسسات. فتحدثنا عن الحركة النقابية وتطورها إلى حين ظهور الحركة الوطنية النقابية وبرز العمل النقابي الفعلي الذي اضطلع بدور اجتماعي هام. ثم فصلنا القول في المطالب النقابية والمكاسب الاجتماعية وشروط العمل وضغط النقابات على حكومة عدن والذي كان من آثاره انعقاد مؤتمر عدن العمالي (الجامعة النقابية العدنية) سنة 1956 بعد الاضطرابات التي شهدتها عدن. وأوضحنا الهيكل التنظيمي لجامعة عدن النقابية وقياداتها والموارد المالية للجامعة ونشاطها وموقف الأعراف منها سواء منهم المحليون أو الأجانب كما حللنا علاقات الجامعة بالاتحادات بعد تزايد نشاطها وبلوغه الذروة سنة 1959. وأخيرا بينا أوجه الصراع بين قادة الجامعة من يساريين ومعتدلين.



وخصّصنا الفصل السادس من البحث لبيان أثر الميناء في نموّ الحركة الوطنية ثم في تطوير الوعي الوطني وتحليل العوامل الداخلية والخارجية ودورها في نموّ الأحزاب والتنظيمات العننية والحركة التحريرية في عدن ذلك أن التنظيمات والأحزاب السياسية التي تشكلت في عدن بعد الحرب العالمية الثانية قد اختلفت اتجاهاتها فمنها لأحزاب ذات التوجه العدني أي اعتبار عدن للعدنيين ومنها الأحزاب ذات التوجه الجنوبي التي تؤمن بوحدة عدن مع إمارات الجنوب العربي ومنها أحزاب الوحدة اليمنية التي تؤمن بوحدة عدن والجنوب مع الوطن اليمني. وأخيرا الأحزاب الشيوعية وكانت بريطانيا تدعم بعض الأحزاب انطلاقا من مصالحها وأهدافها.

وتحدّثنا عن الجبهة القومية كمنظمة سياسة متأثرة بأفكار القومية العربية وأوضحنا هيكلها التنظيمي ودورها في النضال المسلح لتحرير عدن وأرض الجنوب ابتداء من سنة 1963 تاريخ انطلاق الثورة الذي كان يوم 14 أكتوبر 1963 على وجه التحديد. وتحدّثنا في إيديولوجية الجبهة وما شهدته من تحولات فكرية. فقد كانت في البداية متأثرة بالأفكار القومية ثم صارت تدعو إلى الأفكار الشيوعية واستعرضنا نضال الجبهة ضدّ الإنجليز في عدن وبيننا موقف الأحزاب العننية من الكفاح المسلح الذي قادته الجبهة.

وهكذا واصلت الجبهة القومية نضالها المسلح في عدن لتحريرها مع بقية أراضي الجنوب بعد انتقال العمل العسكري المسلح إلى عدن والنجاحات التي حققها الفدائيون حتى أذعنّت بريطانيا واعترفت بالجبهة القومية. ثم وافقت على إجراء المفاوضات في جنيف ثم وافقت أخيرا على مطلب الاستقلال في 30 نوفمبر 1967 فقامت جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية وانتخب رئيسها من الجبهة القومية وتشكل مجلس وزراء ووقع توحيد كل أراضي الجنوب المكونة من 22 إمارة وسلطنة.



## المصادر

تتصف المصادر التي اعتمدناها في البحث بتعدد نوعيتها ناهيك عن اختلاف اهتماماتها فمنها القديم ومنها الحديث ومنها المعاصر وذلك ما اقتضته دراسة الفترة المحددة للبحث. وكان لابد من الانتباه إلى اختلاف كتابها وتباين أهدافهم ومصالحهم واتجاهاتهم الفكرية، وتقديراتهم الشخصية للأحداث والوقائع ولم تخل معالجة هذه المصادر، من صعوبات حاولنا تذليلها بقدر الإمكان، فغنمنا من ذلك مراسا للبحث ومرانا على التحليل والاستنتاج والتأليف.

ولقد اعتمدنا في مصادرنا المخطوطات التي ألفها أبناء اليمن وخاصة ما تعلق منها بطبيعة أوضاع السواحل اليمنية وميناء عدن عند بداية تنفيذ أولى حلقات المخطط الاستعماري البريطاني في السواحل العربية بصفة عامة، ودور القوى السياسية العربية والإسلامية الموجودة، آنذاك في مجابهة المخطط الاستعماري في السواحل اليمنية.

كما أننا في بعض الأحيان اعتمدنا بعض الوثائق المصرية أو ما يُعرف باسم الوثائق القومية وهي تخص أحداث السواحل اليمنية وعدن وتعلق بالخصوص بسياسة محمد علي ونوابه في هذه السواحل. وقد كشفت عن التحركات المصرية ضد النشاط الإنجليزي فيها خلال ثلاثينات القرن التاسع عشر وما بعدها ولكن الإنجليز أجبروا المصريين على الانسحاب من السواحل اليمنية.

ولقد اعتمد البحث في الأساس على الوثائق البريطانية الرسمية سواء منها ما كان محفوظاً أو ما كان منشوراً بدار المخطوطات العامة في لندن ومكتبة سجلات وزارة الهند ومكتبة بومباي وهي أهم الوثائق المتعلقة بعدن وسواحل جنوب اليمن. وهي وثائق من وزارة الخارجية البريطانية وشركة الهند الشرقية البريطانية كما استعنا بوثائق بريطانية أخرى أهمها وثائق البرلمان والبحرية وزارة الهند البريطانية ووثائق وزارة المستعمرات البريطانية وما أفرج عنه الإنجليز في لندن مؤخراً وقد بلغ حجمه 16 مجلداً، هي جميعها تقارير حول اليمن جمعتها الباحثتان ليلي ودورين انجرامز وأسماها تقارير اليمن وقد صدرت في لندن سنة 1994.

ولقد تميزت تحاليلنا في هذا البحث باعتماد الوثائق المتعلقة بميناء عدن البحري حيث عدنا إلى بعض تقارير حكام المستعمرة وتقارير هيئة أمانة ميناء عدن والنشرات

الإحصائية وحولية الميناء من العدد الأول الذي صدر سنة 1948 حتى العدد الأخير الصادر قبل الجلاء سنة 1967. وعدنا كذلك إلى الأرشيفات الخاصة بالميناء فاستفدنا من بعض البيانات والإحصائيات والأوراق التي تخص البحث أو الوثائق الخاصة بحكومة (اتحاد إمارات الجنوب العربي بعدن) ونشرات الاتحادات النقابية والأحزاب السياسية العدنية وبرامجها ووثائقها.

ولقد أفدنا كثيرا من بعض المصادر المنشورة باللغة العربية وباللغة الانجليزية وخاصة مؤلفات الضباط والحكام الإنجليز ونوابهم في مستعمرة عدن سواء منهم من عمل في عدن وعاصر الأحداث أو من شارك من قريب في صنعها أو من كانت له بها صلة من الصلات. وقد أخذنا بعين الاعتبار ما يمكن أن يسم هذه المؤلفات من تحيز فتعاملنا معها بكامل الحذر والانتباه.

وقد اضطررنا من أجل تلافى النقص في بعض الوثائق حول ميناء عدن إلى اللجوء إلى بعض الموظفين العدنيين الذين عملوا في عدن ومينائها خاصة أثناء فترة الاحتلال، عسى أن يفيدونا ببعض المعلومات، فتمكنا من إجراء مقابلات مباشرة مع البعض منهم ساهمت في إغناء البحث وسد بعض الثغرات فيه.

ولم نكتف بما تقدم بل بحثنا في مؤلفات بعض المتخصصين في التاريخ من العرب ومن الإنجليز وخاصة منها ما صدر بعد جلاء الإنجليز عن عدن وهي لا تخلو في بعض الأحيان من تحيز للمصالح الإنجليزية كما كانت كتب بعض الرخالة على اختلاف جنسياتهم ذات قيمة علمية في تبين بعض المواقف والوقائع والأحداث، هذا إلى جانب بعض الدوريات العربية والأجنبية والمجلات والصحف التي كانت عاملا مساعدا في ربط الأحداث بعضها ببعض، وتسلط مزيد الأضواء عليها.

ولم يكن الموضوع الذي بحثنا فيه يخلو من صعوبات منها ما يتعلق بالمصادر فقد بذلنا جهدا للحصول عليها سواء من عدن أو من الخارج. وما وجدناه منها، صعب علينا فك طلاسمة ذلك أن بعضها مخطوط فضلا عن تفرقها في بلدان كثيرة ثم إن بعضها الآخر قديم بال وقد بذلنا جهدا لترجمتها من الإنجليزية إلى العربية ثم تقييمها والاستفادة منها وقد كانت الصعوبات التي واجهتنا في عدن لا تحصى. فإذا كان الإنجليز مهتمين بتنظيم الوثائق والبيانات فإن من جاء بعدهم إثر جلائهم من عدن ترك الأرشيفات مهملة



لم تحفظ في أماكن محددة بل تركت في أيدي عابثة فصار معظمها مفقودا تماما وحتى إن عثرنا على بعضها بصعوبة تبيننا أنه منقوص قد أضرَّ به التلف والمسؤولية في ذلك تقع على كاهل الدولة الوطنية في عدن إذ استلمت زمام السلطة ولم تول اهتماما بالأرشفة ولا حافظت عليه، علاوة على أن الصراعات الأهلية التي سادت عدن والحروب الداخلية كحربي 26 جوان 1978 و 13 جانفي 1986، قد قضت على معظمه وأتلفت ما تبقى منه.

ولقد عرّضت الحرب اليمنية الثالثة (من 13 أبريل إلى 7 جويلية 1994) مؤسسات عدن للنهب والسرقة فخلت الرفوف وأكثر المكتبات والدوائر الحكومية من محتوياتها. ولم تعمل الجامعات الوطنية على حفظ الوثائق أو حتى تصويرها، لوضعها بين أيدي الباحثين من أبناء الوطن.

ولما كثرت أماننا الصعاب طلبنا بعض الوثائق من المواطنين المعاصرين للأحداث فلم نعثر على قوائم بأسمائهم في أية جهة من عدن. فاتجهنا إلى بعض المسنين فلم نحظ من سؤالهم بطائل لأنهم تعللوا في الغالب بأنهم لا يذكرون شيئا. فضلا عن أن منهم من غادر عدن بعد جلاء بريطانيا إلى بلدان المهجر ومنهم من رجعوا إلى أوطانهم الأصلية أو اختفوا في ظروف غامضة ولم نجد إلا بعض الأشخاص من كبار المسنين حاولنا الاستفادة منهم في إنجاز البحث فأجرينا معهم مقابلات عديدة، كانت عوننا لنا على استجلاء كثير من غوامضه.



## الباب الأول

أوضاع ميناء عدن قبل الاحتلال وبعده

والمقاومة المبكرة



## الفصل الأول

### أوضاع ميناء عدن والسواحل اليمنية قبل الاحتلال البريطاني

#### 1- الموقع الجغرافي والأهمية الاستراتيجية لميناء عدن :

##### 1- الموقع

تقع بلاد اليمن عند مدخل البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وقد مكنها ذلك الموقع الجغرافي الاستراتيجي أن تكون من البلدان ذات الموانئ المتعددة، ولعل ميناء عدن أهم الموانئ في اليمن، كيف لا وقد ارتبط تاريخه بطرق المواصلات البحرية الدولية بين الشرق والغرب. فلا عجب أن يعتبره بعض الباحثين جبل طارق الشرق<sup>(١)</sup>.

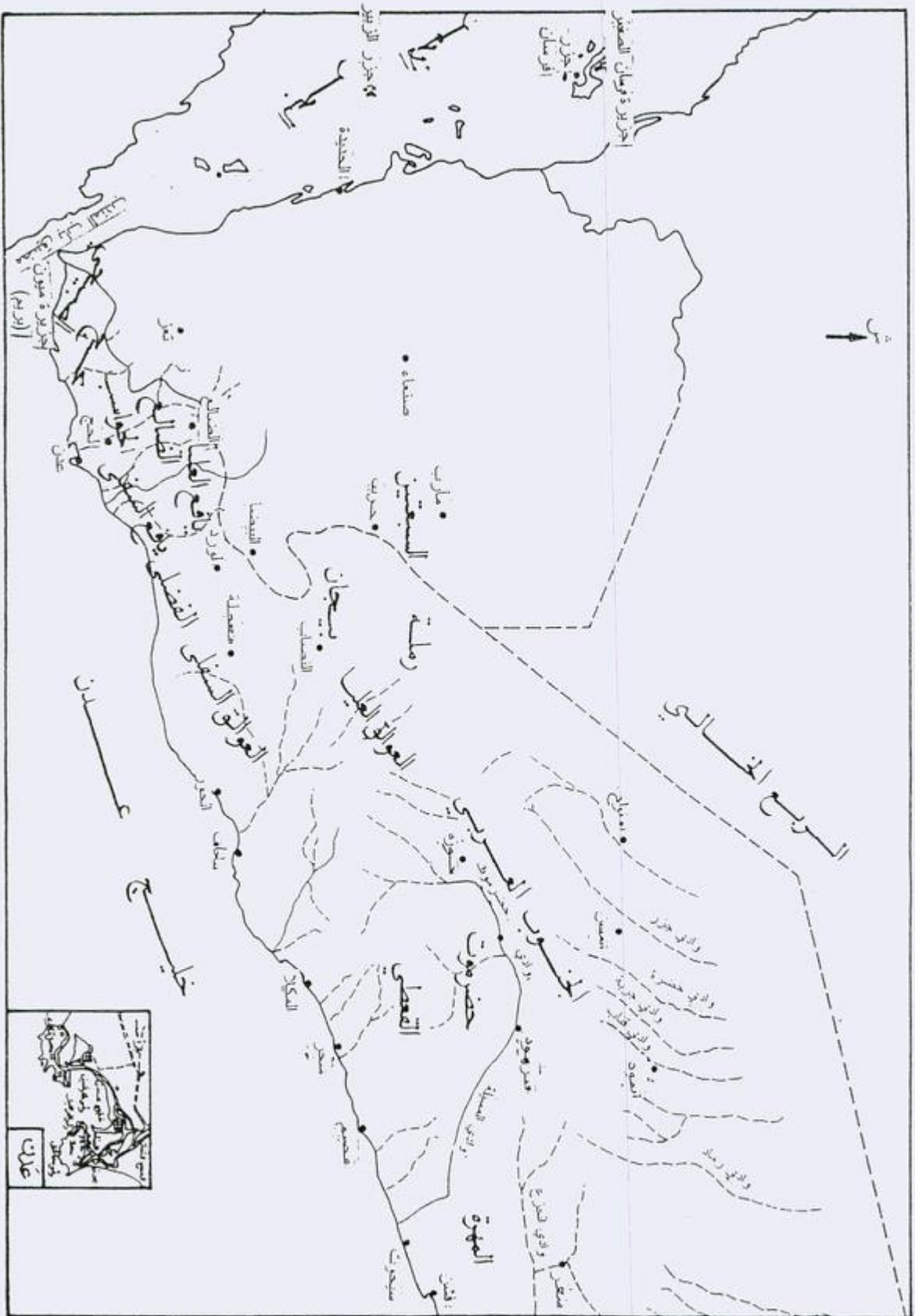
وإن لميناء عدن علاقة وثيقة بتاريخ الجنوب اليمني وبتاريخ اليمن عموماً. فحدود اليمن تمتد من حدود عمان بمحاذاة محافظة المهرة والرّبع الخالي في الشرق إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب في الغرب. ومن جنوب نجد والحجاز في العربية السعودية شمالاً إلى البحر العربي أو ما يعرف بخليج عدن جنوباً<sup>(٢)</sup>. تلك هي الحدود الطبيعية لليمن. (انظر الخارطة رقم 1).

لقد تعرضت الزاوية الجنوبية الغربية من شبه جزيرة العرب لعديد التحولات السياسية نتيجة لكثرة الاضطرابات التي تطرأ بين الحين والآخر. وكان الميناء مركزاً

<sup>(١)</sup> Water Field : Sultans of Aden, Jon Murray, London, 1968, p 52.

(ويترفيد : سلاطين عدن، جون موري، لندن 1968، ص 52).  
<sup>(٢)</sup> الهمداني : صفة جزيرة العرب، مطبعة السعادة، القاهرة 1953، ص 51.

خريطة الجنوب العربي





للسيطرة على هذه المنطقة كلها، مما جعله موقعا يحرص الغزاة قديما وحديثا على التحصن بتحصيناته الطبيعية كالجبال والهضاب والمرتفعات والمنخفضات بعد إحكام السيطرة عليه. فقد كان ملجأ سكان عدن كلما داهمهم خطر خارجي، فهم لا يتنازلون عنه إلا إذا أجبرتهم الظروف (١).

ويعد ميناء عدن من أهم المنافذ المتحكمة في البحر الأحمر من جهة الجنوب، من ناحية والمنفذ الوحيد لبلاد اليمن على بحر العرب والمحيط الهندي، من ناحية ثانية، فلا غرابة في أن يكون ميناء عدن (عين اليمن) في نظر كثيرا من المؤرخين (٢).

وتقع شبه جزيرة عدن على الساحل الجنوبي للجزيرة العربية على خط الطول 44/10 شرقا وعلى خط العرض 47 شمالا (٣). وتبلغ المسافة بين ميناء عدن وباب المندب 197 كيلومترا (٤)، (حوالي 110 أميال). ولذلك، فإنه يتحكم في خط الملاحة عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. ومن ثم، اكتسب الميناء أهميته بفضل مميزاته الطبيعية.

أما المساحة الإجمالية لشبه جزيرة عدن، فتبلغ حوالي 200 كيلو متر مربع (٥). وقد كوّنت الطبيعة لها رأسا يمتد في مياه خليج عدن. وهو عبارة عن بركان خامد ارتفاعه في حدود 330 مترا فوق مستوى سطح البحر (٦)، أما مساحة امتداده في مياه خليج عدن من جهة الشاطئ، فحوالي ثمانية كيلومترات ونصف. ويربط بينهما برزخ رملي يعرف ببرزخ خورمكسر (٧). وهو الممر الوحيد الذي يربط شبه الجزيرة بالبر. إن امتداد رأس عدن الأرضي في مياه الخليج شكّل خليجين عميقين فكانا بمثابة مرفأين طبيعيين صالحين لرسو السفن فيهما. ويقع أحدهما في جهة الشرق والآخر في الجهة الغربية التي تعرف باسم عدن الصغرى (البريقة) ويربط بين الجزيرتين ساحل مقعر الشكل.

<sup>١</sup>) Graham : Greet Britain in the Indian Ocean, A study of Maritime Enterprise ( 1810-1850), Oxford at the clarendon press 1967, p 282.

(جراهم : بريطانيا العظمى في المحيط الهندي، دراسة في المغامرات البحرية، أوكسفورد 1967، ص282).

<sup>٢</sup>) البحراوي : فتح العثمانيين عدن 1538، رسالة ماجستير قدمت لكلية الآداب، جامعة القاهرة 1954، ص10.

<sup>٣</sup>) لقمان : تاريخ عدن وجنوب الجزيرة العربية، دار مصر للطباعة، القاهرة 1960، ص253.

<sup>٤</sup>) The Encyclopedia Britanica, 1960, p 158.

(دائرة المعارف البريطانية، 1960، ص158).

<sup>٥</sup>) الموسوعة العربية الميسرة، إشراف محمد شفيق غربال، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، ص 191.

<sup>٦</sup>) Crichton : History of Arabia, Ancient and Modern, Edinburgh, 1834, vol. 1, p 38.

(كريستون : تاريخ الجزيرة العربية القديم والحديث، 1834، ج1، ص38).

<sup>٧</sup>) Graham : op.cit, p 285.



ويشكل رأس عدن في الشرق مع شبه جزيرة عدن الصغرى مرفأً واسعاً وعميقاً هو الميناء الغربي. وهو محمي طبيعياً من جوانبه في الشمال والشرق والغرب من التيارات الهوائية التي تهب على المنطقة في جميع فصول العام<sup>(١)</sup>، ومن الأمواج الهائجة والزوابع البحرية التي تنور في المرفأ الشرقي في الفترة الواقعة بين أواخر شهر سبتمبر وأواخر شهر ماي. مع الملاحظ أن الميناء الغربي صالح للملاحة طوال السنة وخاصة بالنسبة إلى السفن الصغيرة التي لا يتجاوز غاطسها البحري 18 قدماً. وهكذا، هيأت الطبيعة للميناء الغربي في الواجهة الجنوبية قناة الدخول إلى مياه الخليج التي تسلكها السفن متجهة إلى الميناء المحصن طبيعياً.

أما جزيرة صيرة الواقعة في الجهة الشرقية من شبه جزيرة عدن، فإن أهميتها تكمن في موقعها الاستراتيجي وتحصينها الطبيعي، مما جعلها قادرة على حماية الميناء الشرقي. ويبلغ ارتفاع صيرة 450 قدماً فوق مستوى سطح البحر<sup>(٢)</sup>. وهذه ميزة خاصة جعلتها تحمي الميناء من الغزاة. ولذلك، فقد أصبحت هدفاً لكل القوى الغازية التي تريد السيطرة على الميناء من جهة البحر كما فعل البريطانيون عند غزوهم الميناء في 19 جانفي 1839.

إن لموقع ميناء عدن الاستراتيجي الممتاز أهمية بالغة لأنه يتحكم في مدخل البحر الأحمر. فقد قال الرحالة اللبناني الأمريكي الجنسية أمين الريحاني الذي زار عدن في عشرينات القرن الحالي متحدثاً عن الإنجليز بعد احتلالهم الميناء إنهم : "يوصدون الأبواب"<sup>(٣)</sup> أي أنهم يوصدون بوابة البحر الأحمر ويراقبون عن كثب كل السواحل اليمنية الجنوبية بل تمتد مراقبتهم إلى أبعد من ذلك.

ولما كانت دراسة الموقع ذات أهمية بالغة، فإن تسليط الضوء على الخصائص الطبيعية لميناء عدن كالتضاريس والمناخ وغيرها من شأنها أن تكشف عن مدى أهميته.

<sup>(١)</sup> لجنة الجغرافيا العنانية : جغرافية عدن وبلاد العرب، مطبعة النيل، القاهرة 1932، ص.ص 35-36.

<sup>(٢)</sup> Water Field : op.cit, p 25.

<sup>(٣)</sup> أمين : ملوك العرب، ج ١، المطبعة العلمية، بيروت، 1924، ص 71.

## 2- التضاريس :

لقد كان للتضاريس الساحلية الناتجة عن التطور الجيولوجي والتعرية البحرية دور مهم في تهيئة الظروف المناسبة لإقامة مرفأ جيد، ذلك أنها ساهمت في تشكيل الخلجان على نحو يضمن الحماية الطبيعية للميناء من الرياح والعواصف<sup>(١)</sup>. وإضافة إلى ذلك توفر سبل المواصلات إلى الظهير الأرضي الذي يتعامل معه الميناء.

ولا شك في أن تضاريس خليج عدن ساهمت في إنشاء العديد من الخلجان، نتيجة للحركة الإنكسارية التي أحدثت أخدود البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن في أواخر الزمن الثالث<sup>(٢)</sup>. وهذه الخلجان مناسبة لقيام الموانئ الجيدة لانخفاض نسبة النمو المرجاني المعيق للملاحة البحرية فيها (انظر الخارطة رقم 2).

وقد لعبت التعرية البحرية وحركة البراكين دورا مهما في تكوين التضاريس الساحلية. وما زالت آثار النشاط البركاني تبدو ظاهرة في شبه جزيرة عدن التي تكونت من جزيرتين ارتبطتا ببرزخين هما برزخ خور مكسر وبرزخ عدن الصغرى. كونهما حركة طغيان المياه وانحسارها عبر العصور الجيولوجية<sup>(٣)</sup>. وبمرور الزمن، انكسرت حافات فوهتي البركان<sup>(٤)</sup>. وتكون خليجان بينهما، في كل من كريتر والتواهي. وهما محميان طبيعيا. وبذلك سمح التركيب الفزيوغرافي لعدن ب بروز مرفئها بفعل ما كان للتضاريس من أثر على المناخ.

## 3 - المناخ :

تشكل الظروف المناخية لأي ميناء بحري أهمية، لكونها تمثل تأثيرا متبادلا بين تضاريس الميناء والحركة الملاحية فيه. ورغم تقدم العلوم التكنولوجية المتخصصة في صنع وسائل حماية الموانئ من المؤثرات السلبية للظروف المناخية، فإن التخلص من هذه المؤثرات لم يتم نهائيا، نظرا لعدم معرفة زمن المتغيرات المناخية التي قد تحدث<sup>(٥)</sup>.

<sup>(١)</sup> الشامي : النقل : دراسة جغرافية، منشأة المعارف، الاسكندرية 1976، ص 160.

<sup>(٢)</sup> باحاج : موانئ اليمن وخليج عدن : دراسة جغرافية، بحث مرقون قدم للحصول عل شهادة الكفاءة في البحث، إشراف حافظ ستهم، تونس، 1982، ص 12.

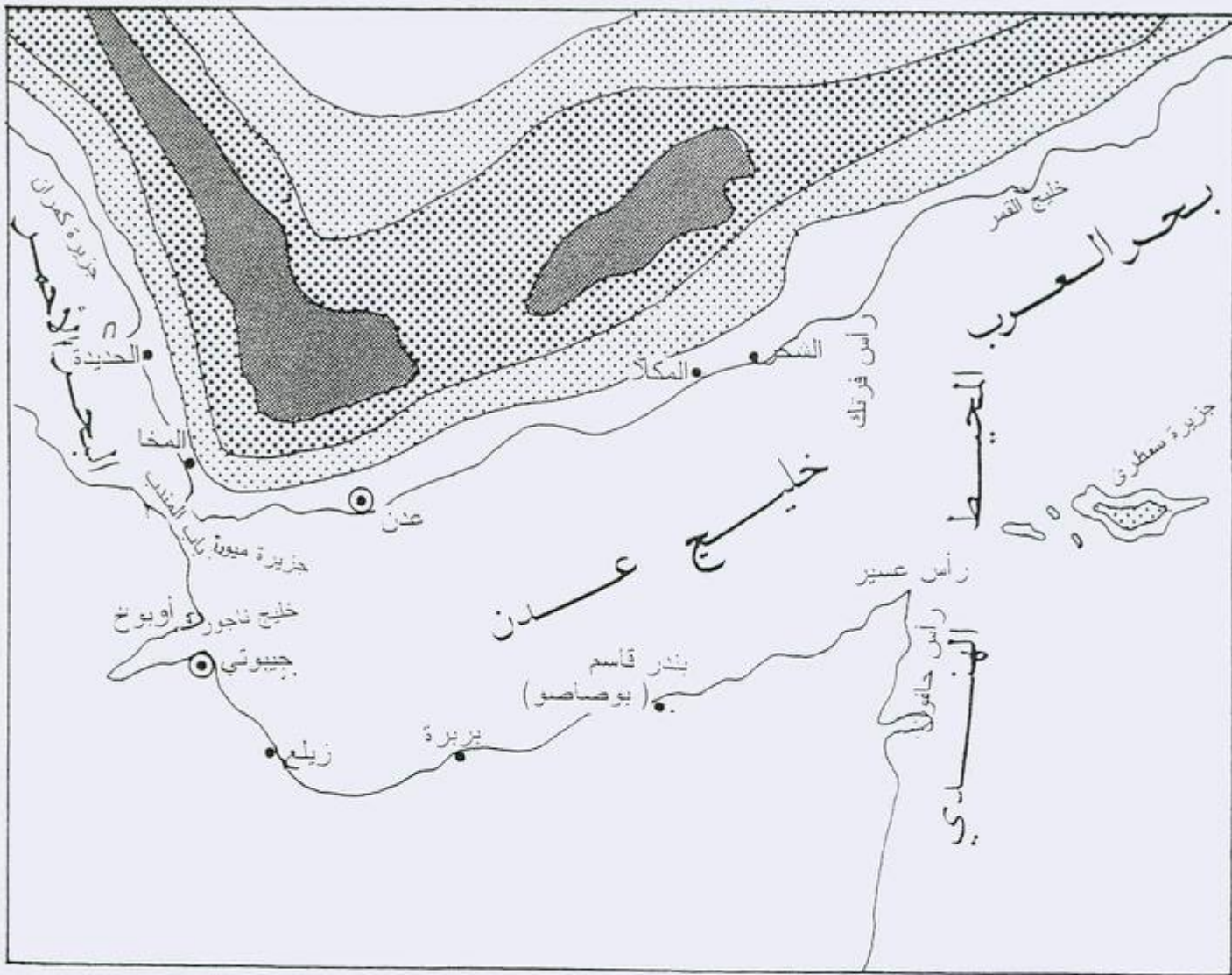
<sup>(٣)</sup> لجنة الجغرافيا العننية : مرجع مذكور، ص 35.

<sup>(٤)</sup> الشامي : مرجع مذكور، ص 168.

<sup>(٥)</sup> باحاج : مرجع مذكور، ص 15.



## تضاريس خليج عدن



0 100 200 كلم

ومن هنا، فإنَّ أهمّ مشاكل النشاط الملاحي تتمثّل في الطرق التي يمكن من خلالها مواجهة هذه الظروف المناخية. فالرياح ومدى الرّؤية والتيارات السّاحلية كانت في خدمة النشاط الملاحي. وفي ما يلي، تبيان لأهم عناصر المناخ وأثرها في تكوين ميناء عدن وهي مدى الرّؤية ودرجات الحرارة وظروف البيئة وغيرها.

#### أ- مدى الرّؤية :

هو أطول مسافة يمتد إليها بصر الإنسان في اتجاه أفقي ليرى العلامات المميّزة على اليابسة. وأقصى مسافة يمكن أن يصل إليها هذا المدى حوالي سبعة كيلومترات حين يخلو الجو من الضباب. ولا تتجاوز مسافة كيلومترين إثنتين. عندما، يخيم الضباب على البحر، فتكون المعالم غير واضحة فيؤثر ذلك سلبيا في حركة الميناء الملاحية<sup>(١)</sup>.

ويرتبط مدى الرّؤية بتكوين الضباب، ولم يكن ينتشر بكثافة في خليج عدن، مما ساعد على استمرار الحركة الملاحية فيه. إذ يصل مدى الرّؤية في أكثر أيام السنة إلى حدود 9 كيلومترات. وقد تحصل في الصّيف زوايا رملية تأتي من الرّبع الخالي، إلا أن المرتفعات الجبلية تخفض من قوة هذه الزوايا حين تصل إلى سواحل خليج عدن.

إن صفاء الجو في هذه السواحل هو نتيجة لانخفاض معدل كميات الأمطار في أيام السنة نظرا لوقوعها في ظلّ المطر، مما يجعل نصيب سواحل عدن من الأمطار محدودا.

#### ب- درجات الحرارة :

تقع عدن في المنطقة المدارية، ولذلك يبلغ معدل الحرارة في شهور العام فيها حوالي 43 درجة مائوية، وينخفض في فصل الشتاء إلى 21 درجة مائوية. وهذا يعني أن المدى الحراري السنوي يتراوح بين خمس وست درجات، مما يؤكد عدم وجود تباين بين متوسط حرارة الصّيف ومتوسط حرارة الشتاء، وذلك يؤدي إلى عدم تكوين الضباب في خليج عدن<sup>(٢)</sup>. ولهذا، فإنّ الحركة الملاحية قلما تتعطل نتيجة هذه الظاهرة المناخية.

<sup>(١)</sup> Admiralty : The hydrographic departement : chart, N° 6: golf of Aden and soutehnrn part of the red sea, hydrographic of the Nevay, Ministry of defence, London 1967, p 36.

(دليل : قسم البحرية، فقرة عدد 6، خليج عدن والجزء الجنوبي للبحر الأحمر، لندن 1967، ص36).  
<sup>(٢)</sup> شرف : الجغرافيا المناخية والنباتية، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية 1974، ص191.



### ج- ظروف البيئة البحرية :

اهتمّ عرب الجنوب منذ القدم بمعرفة التيارات البحرية وأسرارها وأوقاتها ومن أشهر من اهتمّ بذلك أحمد بن ماجد وسليمان المهري<sup>(١)</sup> والملاح الحضرمي با طابع. إن للرياح دوراً في توجيه حركة التيارات البحرية في سواحل خليج عدن في الصيف والشتاء. ففي الصيف يهب تيار بحريّ من المحيط الهندي إلى البحر الأحمر. وفي الشتاء يتجه تيار عكسي من البحر الأحمر نحو سواحل عدن والمحيط الهندي. وإلى جانب هذه التيارات، توجد تيارات بحرية ساحلية تنشأ في نطاق محدود بتأثير الاختلاف في حرارة المياه السطحية من منطقة إلى أخرى<sup>(٢)</sup>.

### د- الشعب المرجانية :

يندر وجود النشاط المرجاني في سواحل خليج عدن نظراً لتأثير الرياح الموسمية الجنوبية الغربية التي تقوم بعملية قلب المياه، مما يساهم في عدم استقرار درجات حرارة المياه.

### هـ- عمق المياه :

إن لعوامل التعرية البحرية كالانكسارات، دوراً فاعلاً في أعماق المياه الساحلية في خليج عدن. أما عوامل التعرية الأخرى كالنحت والأرساب فترتبط بنوعية الصخور والمد والجزر. ويؤثر الاختلاف في مستوى أعماق المياه الساحلية في اختيار أنسب المواقع لإقامة الموانئ. فعمق المياه الساحلية في ميناء عدن يتراوح بين 6 و 32 متراً، وهو ما يساعد على الحركة الملاحية فيه<sup>(٣)</sup>.

ولقد شجعت هذه الأعماق على مضاعفة النشاط الملاحى فيه، على أن ذلك لم يعف سلطات الميناء البريطانية من ضرورة القيام بالتعميمات الاصطناعية حتى تتمكن السفن من الدخول إلى الميناء.

<sup>(١)</sup> عبد العليم : الملاحة وعلوم البحار عند العرب، المجلس الوطني للثقافة، الكويت 1979، ص.ص 139-146.

<sup>(٢)</sup> نصر : جغرافية النقل، مكتبة النهضة، ط 3، القاهرة 1959، ص 148.

<sup>(٣)</sup> الصياد : النقل في البلاد العربية، معهد الدراسات العربية، القاهرة 1971، ص 362.

## و- المدّ والجزر :

يرتبط المدّ والجزر بعدة عوامل أهمّها قوة جذب القمر للأرض، واشتراك الشّمس أحياناً في ظهور المدّ العالي. وبذلك، فإن ظاهرة المدّ والجزر تكتسي أهمية بالغة في أيّ ميناء بحري.

إنّ عمق المياه في قناة الدّخول في خليج التّواهي يساعد السّفن على الإبحار في مراسي الميناء دون صعوبة، علاوة على أنّ ارتفاع الماء أثناء المدّ العالي وانخفاضه أثناء الجزر العادي يساعد السّفن عند دخولها إليه أو خروجها منه.

وهذا ما توضّحه الأرقام التّالية التي تبين الفرق بين أعلى معدل لارتفاع الماء في ميناء عدن أثناء المدّ العالي 2.05 متر وأدنى انخفاض للماء أثناء المدّ العالي 0.30 بينهما فرق يتمثّل في 1.66 متراً.

ونستخلص مما تقدّم مدى الأهميّة الاستراتيجية والجغرافيّة التي تميز بها ميناء عدن ولذلك كان هدفاً تنافست للفوز به القوى السياسيّة في العصور القديمة والوسطى والحديثة على النّحو الذي سنبيّنه فيما يلي من البحث.

## II- ميناء عدن منذ إحدائه حتى نهاية القرن الخامس عشر :

### 1- ميناء عدن والأطماع الدولية في العصور القديمة :

لقد كان ميناء عدن منذ نشأته ميناء مهمّاً في جنوب الجزيرة العربيّة بفضل ما ينهض به من دور فعال في النشاط التجاري. ولقد استمرّ هذا الميناء مؤثراً في الحركة الملاحيّة التجاريّة مع الأمم الوافدة إليه منذ العصور القديمة إلى العصر الإسلامي المبكّر والوسطى. وذلك لما تميّز به من امكانات واسعة تؤهله للقيام بدور اقتصادي، على غاية من الأهميّة تجلّت آثاره الإيجابية فيما يحقّقه للناس من رخاء ورفاهية.

كانت عدن ميناء اليمن الصّاخب بالحركة الدّائبة<sup>(1)</sup>. ورغم صغر مساحتها فقد عُرفت باعتبارها ميناء يؤمّه تجار البحار من كل الاتّجاهات، منذ أن أصبح الميناء

<sup>(1)</sup> الاصطخري : المسالك والممالك، تـ محمد جابر عبد العال، القاهرة 1961، ص46.



فرضة<sup>(١)</sup> في جنوب الجزيرة العربية فكان ميناء عدن أحد المراكز التجارية التي تتجمع بها السلع التجارية الشرقية المتجهة إلى مصر ومنها إلى أوروبا.

ورغم عراقه ميناء عدن في النشاط التجاري فإن الاهتمام بدراسته دراسة تاريخية أثرية لم يتم حتى اليوم. وما عثر عليه من كتابات عربية جنوبية سبئية بالقرب من عدن، يمكن اعتباره دليلاً على أن ميناء عدن كان ميناء دولة سبأ، ثم دولة سبأ وذي ريدان وما خلفهما من دويلات عربية قديمة أدارت شؤونها كدولة حمير ودولة أوسان. وكان لهذا الميناء نشاط كبير يمتد إلى حدود البحر الأبيض المتوسط.

ولقد حاول الإسكندر المقدوني بعد أن أخضع مصر سنة 332 ق.م أن يعيد لمصر وساطتها التجارية بين المحيط الهندي والبحر المتوسط. وما كان ليتأتى له ذلك من غير الاستيلاء على جنوب شبه الجزيرة العربية وميناء عدن موطن إنتاج البخور والطيب والطريرق التجاري البحري بين الهند وشبه جزيرة العرب.

وهكذا، كانت السلع المنتجة في جنوب الجزيرة العربية مطلوبة في العالم الغربي لأنها تستخدم في المعابد المنتشرة في مدن حوض البحر المتوسط، وتشكل أحد أعمدة التجارة العربية الجنوبية المصدرة إلى تجار الغرب. ولقد عمل البطالمة في فترة حكمهم على تشجيع التجارة والرحلات الملاحية بين مصر وميناء عدن، وشهد عهد باطليموس (BATLOOMOS) الثاني (ت. 275 ق.م) <sup>(١)</sup> تزايد الرحلات التجارية المتجهة إلى ميناء عدن فقد جذب هذا الميناء الكثير من التجار الرومان إبان قوتهم وعنفوانهم التجاري نزولاً عند رغبة قيصرهم الروماني أوغسطس (Augustue) الذي كان يطمح إلى توسيع حدود بلاده إلى أقصى جنوب الجزيرة العربية ويطمع في احتلال ميناء عدن. وما حملة إليوس جاليوس (Alyooas Jalooyas) سنة 24 ق.م <sup>(٢)</sup> على جنوب الجزيرة العربية إلا دليل واضح على تحقيق هذا الطموح، إذ احتل القائد عدداً من موانئ البحر الأحمر بما فيها ميناء عدن. ولم تمكث جحافل جنود الحملة الرومانية في جنوب الجزيرة العربية طويلاً بل عادت إلى موطنها بعد سنتين عندما فتكت الأمراض بأعداد كبيرة من الجنود وتمكن الجوع والعطش من المتبقين من أفراد الحملة الرومانية. ونظن أن الأمراض والجوع لم

<sup>(١)</sup> الفرضة : الموقع الواسع المخصص لتوريد البضائع وتصديرها.

<sup>(٢)</sup> فخري : اليمن ماضيها وحاضرها، مطبعة النهضة، القاهرة، 1960، ص156.

<sup>(٣)</sup> لقمان : مرجع مذكور، ص30.



تكن أسباباً رئيسية في اندحار الحملة وفشلها، بل يبدو أن مقاومة السكان هي التي سارعت في إجلاء الرومان عن الميناء وأجهضت خططهم الهجومية. وقد سعى امبراطور الرومان القيصر كلوديوس إلى تحويل تجارة الهند إلى الموانئ المصرية مباشرة دون المرور بميناء عدن مما ألحق بالميناء أضراراً فادحة وآل أمره إلى الخراب. ولقد فشل إليوس جاليوس (Alyooas Jalooyas) في تنفيذ رغباته بتدمير الميناء، واستمر عبور التجار الرومان بسفنهم وبضائعهم إلى ميناء عدن وكانت لهم فيه حركة تجارية نشيطة.

وفي عام 525م تمكن الأحباش من احتلال اليمن بدعوى نصرته الديانة المسيحية<sup>(١)</sup> ولكن الهدف الحقيقي من احتلال الميناء هو الاستيلاء على تجارة السلع اليمنية المنتجة محلياً، ومن ثم السيطرة على طرق التجارة العربية البرية والبحرية بين اليمن والشام وبين الشام، من جهة، وسائر الطرق، من جهة أخرى.

ولم يكتف الأحباش بالسيطرة على بعض المسالك التجارية، بل عمدوا إلى التتكيل بالأهالي وأسرفوا في اضطهاد كثير منهم.

وقد فرض الأحباش عند احتلال الميناء ضرائب مجحفة على العمليات التجارية التي كانت تتم فيه ولكن اليمنيين تمكنوا من القضاء على الأحباش، بقيادة سيف بن ذي يزن الذي استعان بالفرس لتحقيق تلك الغاية. وما إن خرج الأحباش من اليمن سنة 578م حتى سيطر الفرس (٢) على الميناء. واستمر الاحتلال الفارسي إلى سنة 632م فاندلعت عند ذلك انتفاضة التي قادها الأسود العنسي بعد دخول الإسلام إلى اليمن. وتمكن ميناء عدن في العهد الفارسي من استعادة مكانته التجارية وبدأت ترد عليه السفن التجارية محملة بالعديد من أصناف السلع المختلفة سواء من إيران والخليج أو من موانئ إفريقيا والبحر الأحمر.

وسجلت بعض المصادر الدور الهام للفرس (١) في تشجيع التجارة والتبادل التجاري بين ميناء عدن وبعض الموانئ الخليجية كموانئ البحرين.

<sup>(١)</sup> الطبري : : اتحاف فضلاء الزمن بتاريخ ولاية ابن الحسن، مخطوطة مصورة بمعهد المخطوطات، جامعة الدول العربية، رقم 870، ص 139.

<sup>(٢)</sup> لقمان: مرجع مذكور، ص 32.

<sup>(٣)</sup> الطبري: مصدر مذكور، الصفحة نفسها.

وهكذا ظل ميناء عدن يضطلع بدوره الريادي بين الشرق والغرب إلى أن ظهرت الدعوة الإسلامية في مكة وانتشرت في الجزيرة العربية فصار ميناء عدن ميناء إسلامياً.

## 2- نشاط ميناء عدن في العصر الإسلامي :

تواصلت في ميناء عدن التجارة والتبادل السلعي وحركة السفن القادمة إليه والمغادرة له. ويذكر هدي (Hedy) أن أسواق ميناء عدن اكتظت بالسلع الشرقية المتعددة مثل المسك والبهارات والفلفل وجوز الهند وخشب الصبّار والابنوس (١) والعاج والخزف الصيني وغيرها.

وفي الفترة الراشدية والأموية ساد العدل في ربوع اليمن وبقيت اليمن محتفظة بمركزها التجاري البحري السابق، وبانتهاء خلافة الدولة الأموية عين العباسيون داود بن علي عاملاً على الحجاز واليمن بما فيها ميناء عدن. وقبل وفاة عبد الله بن محمد بن يزيد الحارثي أحد ولاة العباسيين باليمن رشح أخاه حاكماً لميناء عدن وما حولها من قرى ومناطق. واستمرت تابعة للدولة العباسية حتى ظهرت بعض الدويلات الإسلامية المستقلة والتابعة إسمياً لدولة الخلافة في بغداد ومنها دويلات الزيادية والزيرية والأيوبية والرسولية والطاهرية.

## 3- ميناء عدن في عهد الدولة الزيادية :

في عهد الدولة الزيادية التي حكمت أجزاء واسعة من اليمن بما فيها عدن، زار اليعقوبي (ت 282 هـ 896م) عدن في منتصف القرن الثالث الهجري الموافق لسنة 874م ووصفها في كتابه "تاريخ اليعقوبي" بـ: "أنها فرضة اليمن" (٢) حيث ترسو السفن التجارية في مينائه قادمة من الحبشة ومنداه وجدة والصين.

<sup>١</sup>) Hedy : Histoire du commerce du levant au moyen âge, Tome 2, LEIPZIG, 1925, p.379.

(هدي : تاريخ تجارة المشرق في العصر الوسيط، لايزيخ، 1925، ج2، ص379)

(٢) اليعقوبي : تاريخ اليعقوبي، لندن، 1892، ج3، ص319.



وكذلك زار أبو عبد الله المقدسي الجغرافي والرحالة العربي ميناء عدن وأقام فيه عاماً واصفاً إياه بأنه "قرضة اليمن وخزانة العرب ومعدن التجارات، (...) مبارك على من دخله، مثمر لمن سكنه (...) وبارك النبي في سوق منى وعدن" (١).

ويتبين مما تقدم أن ميناء عدن شهد حركة تجارية مزدهرة وكان عرب الجنوب وغيرهم يدخلون المدينة ويمارسون فيها التجارة. وظلت مكانة عدن تتعاظم تجارتها حتى غدت وسيطاً للتجارة بين الشرق والغرب. فكانت السلع النادرة الهندية المنشأ تصدر إلى عدن، ومنها تجد طريقها إلى الغرب عبر الصحراء في قوافل تجارية إلى شمال الجزيرة. وكانت هذه القوافل تمر أولاً بمدن الحجاز، ومنها إلى الشام وغازة، وتعود بعد ذلك إلى عدن وهي تحمل المصنوعات الغربية التي ترسل من ميناء عدن بحراً إلى الهند والحبشة.

#### 4- ميناء عدن في عهد الدولة الزيرية :

ازدهر ميناء عدن في عهد الدولة الزيرية العباسية وكان أصحاب السفن وتجار السلع يتسابقون بتجاراتهم إلى عدن بحثاً عن الربح الوفير الذي يحصلون عليه بعد بيع بضائعهم في سوقها. ونلاحظ أن عدن واصلت دورها التجاري في المنطقة وخارجها في عهد هذه الدولة فكانت ملتقى التجار من كل أصقاع الأرض، وكان البيع والشراء يتمان في كنف الأمن التام والطمأنينة الكاملة. ويفهم من كلام أبي مخرمة (ت. 937 هـ - 1531م) مدى سيطرة الحكام على ميناء عدن لضمان تواصل نشاطه وسير خطوط الملاحة فيه فهو يقول : "إذا وصل مركب إلى ميناء عدن وأبصره الناظور (المراقب) على جبل نادى بأعلى صوته هيرياً" (٢). ويضيف ابن المجاور (ت. 690 هـ - 1299م) أنه إذا سمع أهل عدن صوت الناظور : "ركب كل جبالاً وصعد مسلحاً يشرف يمينا وشمالاً (...) فإذا اقتربت السفينة من الثغر يصعد إليها من يسأل صاحبها عن اسمه وعن بلده وحاكمها والبضائع التي معه وسعرها ويدون ذلك في رقعة يسلمها المندوبون. فما إن تعرض على حاكم عدن حتى يسمح بإخراج للمركب بدخول الثغر" (٣).

<sup>١</sup> المقدسي : أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، لندن، 1967، ص85.

<sup>٢</sup> أبو مخرمة : تاريخ ثغر عدن، لندن، 1926، ص139.

<sup>٣</sup> ابن المجاور : صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسمى تاريخ المستبصر، أوسكر لوفرين، لندن، 1951، ص139.

## 5- ميناء عدن في عهد الدولة الأيوبية :

سقطت عدن سنة 570هـ - 1175م في قبضة ثوران شاه الأيوبي بعد أن تمكن من حصارها من كل الجهات البرية والبحرية. وأتاب ثوران شاه قائده عثمان الزنجيلي حاكماً على ميناء عدن، وقد ذكر عدد من المؤرخين أن عدن شهدت نهضة عمرانية وتجارية في عهده فقد بنيت الأسواق ورفعت الأسوار. ووسّع الميناء وشيّدت المستودعات والمخازن لحفظ السلع<sup>(١)</sup> وازدادت عملية الاستيراد والتصدير ازدياداً كبيراً. فاستأنفت السلع التجارية، تبعاً لذلك، حركتها من ميناء عدن عبر عدة طرق برية وبحرية، فالتريق الأول البري من عدن إلى داخل شبه جزيرة العرب، والطريق الآخر يبدأ من ميناء عدن ويتفرّع منه طريق يتوجّه إلى البحر الأحمر شمالاً، وطريق فرعي بحري يتّجه إلى موانئ الخليج والهند. وكانت وسيلة النقل في هذا الطريق الأول قوافل الجمال التي كانت أعدادها في جنوب الجزيرة العربية كثيرة. والوسيلة الثانية هي المراكب الشراعية والسفن الصغيرة التي تبحر من ميناء عدن متّجهة إلى البحر الأحمر نحو الموانئ المصرية حيث تفرغ المراكب حمولتها وتنقل البضائع بواسطة الجمال إلى نهر النيل ثمّ تشحن في قوافل نهريّة صغيرة أسماها ماركو بولو (Morco Polo) جارمس (Jarms) وتصل في نهاية رحلتها إلى الاسكندرية<sup>(٢)</sup>. أما السفن المبحرة من ميناء عدن إلى الهند، فكانت تنطلق من عدن نحو المحيط الهندي في اتجاه الهند والصين بعد أن تمرّ بعدد من الموانئ التجارية في الخليج، وأحياناً تأخذ طريقها مباشرة من ميناء عدن إلى موانئ سواحل الهند ثمّ تستأنف رحلتها إلى الصين.

بيد أن الأمر لم يستمرّ على هذا الحال. ففي الأيام الأخيرة من حكم دولة بني أيوب زادت الضرائب عن حدّها وأثقلت كاهل التجار وكان لها أسوأ الأثر في سير الحركة التجارية. ويشير ابن المجاور إلى ذلك، قائلاً "إنّ الناخوذة (الربّان) عثمان بن عمر الأمدي كان معه منّان من العود من النوع المغشوش، فقوّم المنان في الفرضة بستّة دنانير وقدر عشوره المعتاد ديناراً ونصف وضريبة الشواني<sup>(٣)</sup> نصف دينار. ثمّ قوّم العود في

<sup>(١)</sup> ابن الديبع : الفضل المزيّد على بغية المستفيد في أخبار مدينة زبيد، مخطوطة مصورة محفوظة بدار الكتب المصرية تحت رقم 9087/2، وهي مصورة عن نسخة الدار رقم 11، ص 31 ب.

<sup>(٢)</sup> Marco Polo : Travels, London 1950, p322.

(ماركو بولو : رحلات ماركو بولو، لندن 1950، ص 322)

( الشواني : نوع من السفن العسكرية تستخدم في حراسة الموانئ في عهد الدولة الأيوبية.



دار الوكالة بخمسة وعشرين ديناراً، وقدرت عليه ضريبة ثمانية دنانير، وزكاة دينار وربع ودلالة نصف دينار فبلغ مجموع ما قدر على العود من الضرائب خمسة عشر ديناراً خصم منها ثمن العود ستة دنانير، فبقي عليه تسعة دنانير. فأقسم الناحوذة صائحا: إنه لم يزن من العود شيئا وقال لموظفي الفرضة ألا يكفي أنكم تأخذون مني منين عود دون مقابل وتطالبوني زيادة تسعة دنانير؟. لكن هذا التاجر لم ينقذه إلا الأمير ناصر بن قارون حاكم ميناء عدن وبعض الوجهاء وقالوا : إن هذا التاجر كثيرا ما يتردد وأنتم تتقلون كاهله بالضرائب. وأجبروا الوسطاء على التنازل عن الضريبة الإضافية والاكتفاء بأخذ العود مقابل ما عليه من مكوس<sup>(١)</sup>.

ولا شك في أن كثرة هذه الضرائب الموظفة على التجار في أواخر حكم دولة بني أيوب في عدن تدلّ على اختلال نظام الدولة وتؤذن بسقوطها. ومن الطبيعي أن ينفر تجار البحر من عدن ويسعون إلى البحث عن موانئ أخرى قريبة من اليمن تكون الضرائب فيها منخفضة. ويؤكد ابن المجاور أن السفن التي تقصد ميناء عدن قد تناقصت في آخر هذا العهد حتى صار عددها يتراوح في كل موسم بين سبعين وثمانين سفينة<sup>(٢)</sup>.

#### 6- ميناء عدن في عهد الدولة الرسولية :

في بداية القرن السابع الهجري اختار آخر ملوك بني أيوب عمر بن علي بن رسول نائبا له في اليمن. وبمجرد وفاة الملك الأيوبي المسعود بمكة استقلّ النائب الرسولي بحكم اليمن وعدن وتخلّى عن ولائه للأيوبيين وعن اعترافه بخلافة بني العباس في بغداد. وبدأ تأسيس الدولة الرسولية التي امتدت من سنة 625 إلى سنة 958هـ (1229 - 1552) (٣)، وشملت أكثر بقاع اليمن وعدن. وتعتبر الدولة الرسولية من أكثر الدويلات التي شهدت وفرة في المال ورخاء في الاقتصاد بدليل أن دخل الدولة من الضرائب الموظفة على السلع الصادرة من الميناء والواردة إليه قد بلغ في بعض السنين أكثر من عشرة لكوك<sup>(٤)</sup>. وفي فترة حكم هذه الدولة التي امتدت أكثر من قرنين وثلاثين عاما نبغ العديد

<sup>(١)</sup> ابن المجاور: مصدر مذكور، ص.ص 143-144.

<sup>(٢)</sup> المصدر نفسه، ص 145.

<sup>(٣)</sup> الخزرجي : العقود اللؤلؤية في أخبار الدولة الرسولية، ت. محمد بسيوني عسل، القاهرة 1911، ج ١، ص.ص 54-69.

<sup>(٤)</sup> اللك الواحد يساوي مائة ألف (100.000 دينار) بحساب الدينار في عهد دولة بني رسول.

من المؤرخين. من أشهرهم علي بن الحسن الخزرجي (ت. 812 هـ - 1410) ويعد من كبار مؤرخي الدولة الرسولية. وقد تحدّث كثير من المصادر عن نظام الضرائب والعلاقات الخارجية في الدولة الرسولية. وفي فترة من فترات حكم دولة بني رسول كانت المراكب القادمة إلى ميناء عدن والمغادرة له كثيراً ما تتعرّض لهجمات القراصنة الذين اتخذوا من جزيرة سقطرة معقلاً لهم، حيث يغيرون منها على السفن التجارية المبحرة نحو ميناء عدن (١). ورغم خطورة هجمات القراصنة على السفن والتجار المتجهين إلى ميناء عدن فلا أحد منهم اهتم بما تخلفه من متاعب وأخطار جريا وراء الثروة والربح الوفير من خلال عمليات البيع والشراء داخل أسواق عدن.

وفي الوقت نفسه حاول ولاية بني رسول توسيع علاقاتهم الخارجية منذ نهايات القرن السابع الهجري (الثالث عشر الميلادي). فأرسلوا بعض رسلهم حاملين خطابات الود والتقرب إلى ملوك الأمم الشرقية (٢) للإيعاز إلى تجّارهم وملّك سفنهم بالتوجه إلى ميناء عدن ببضائعهم. وكانت أهداف حكّام بني رسول تنحصر في :

- أن كثرة السفن الواردة من الشرق إلى ميناء عدن شجعت كثيراً من أصحاب السفن الأخرى للقدوم إلى ميناء عدن وممارسة النشاط التجاري فيه.

- حصول ميناء عدن على أوفر نصيب من تجارة هذه البلدان. ولكن هذه الحركة التجارية لم تستمر في ميناء عدن فترة طويلة في عهد سلاطين بني رسول. ولم يقف هؤلاء السلاطين أمام عزوف السفن عن ميناء عدن مكتوفي الأيدي خاصة وأنّ خزانة الدولة بدأت تفقد جزءاً كبيراً من مداخلها. ثمّ إنّ السفن الهندية قلّ قدومها إلى الميناء بسبب ما كان يلقاه أصحابها من سوء معاملة من قبل نواب بني رسول في الميناء. أمّا السفن الصينية فقد امتنعت منذ أوائل القرن الرابع عشر الميلادي عن ارتياد مراسي الميناء، وقد تنبه بعض الولاة من بني رسول لهذا الأمر وحاول إصلاح الخلل في ميناء عدن منذ أواخر القرن الثامن هجري (الخامس عشر الميلادي)، فانتهج سياسة مرنة من شأنها أن تشجع التجار على القدوم إلى ميناء عدن لبيع بضائعهم في الأسواق المحلية واستبدالها ببضائع أخرى مختلفة (٣). وبذلك تمكّنت عدن من استعادة نشاطها الذي عهدته

<sup>١</sup>) Hedy : op.cit, pp 34-36

<sup>٢</sup>) - القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشاء، نسخة مصورة عن الطبعة الأميرية، (د.ت)، ج 5، ص 6. وانظر أيضاً : العيني : العلاقات بين العرب والصين، القاهرة، 1950، ص 236.

<sup>٣</sup>) Hedy : op.cit, p 445.



من قبل. فتدفقت كثير من السلع الشرقية الصينية والهندية على الميناء. ولقد انعكس هذا التطور الاقتصادي على كثير من أوجه الحياة في عدن. فكثر المباني السكنية والأسواق ووقع الاهتمام بالميناء ومرافقه المختلفة تشجيعاً للمبادلات التجارية ولكن هذا الازدهار الذي عرفته الحركة التجارية في ميناء عدن لم يستمر بسبب المكوس المجحفة التي فرضها الوالي الرسولي الناصر أحمد (803-827هـ - 1401-1425) على التجار القادمين من الهند والصين وقد شملت تلك المكوس جميع أنواع السلع التي ترد إلى ميناء عدن<sup>(١)</sup>. ولم يطق تجار الشرق تحمل مزيد من الأذى والمهانة والظلم والخسارة. فاضطر بعضهم إلى تحويل تجارتهم إلى موانئ البحر الأحمر بحثاً عن أسواق أخرى يروجون فيها ما رفضه ميناء عدن من بضاعة. ومثال ذلك ما حصل في 825 هـ إذ تخطت سفينة تجارية قادمة من الهند ميناء عدن وأفرغت حمولتها في أحد موانئ البحر الأحمر<sup>(٢)</sup>. ولقد ازداد، في عهد الملك الظاهر (831-842هـ - 1429-1439)، عزوف النواخذ أو ربان السفن التجارية عن ميناء عدن واتجهوا بدلاً من ذلك إلى ميناء جدة حيث كان التعامل التجاري فيه أيسر، لقلة الضرائب التي تفرض على البضائع<sup>(٣)</sup>.

وكان من نتائج عزوف السفن التجارية عن ميناء عدن بما تحتويه من سلع يحتاجها سوق عدن وتحتاج خزائنه إلى مكوسها، أن تدنى مستوى المعاملات التجارية فاضطر الوالي الناصر إلى إصدار أمر يمنع فيه السفن التجارية القادمة من المحيط الهندي والخليج من مجاوزة ميناء عدن ويحظر عليها الرسو في الموانئ العربية في ساحل البحر الأحمر كميناء جدة وغيره، على أن يتم تنفيذ هذا الأمر باستخدام عدد من السفن العسكرية المرابطة في باب الدموغ (باب المنذب) لرصد حركة السفن<sup>(٤)</sup>، ومن ثم تنفيذ أمر المنع بإعادتها السفن التي لا تمثل له إلى ميناء عدن مكرهة. ولكن هذا المنع لم يزد التجار إلا عزوفاً عن ميناء عدن، مما أثر سلباً على سمعة الميناء في البلدان التي تربطها به علاقات تجارية كاليهند والصين والخليج وغيرها. ويبدو أن السياسة الجائرة للقائمين على شؤون الميناء، جعلت أصحاب السفن يتجهون نحو ميناء جدة. ففقدت اليمن منذ الربع

<sup>(١)</sup> عبد العال : بنو رسول وبنو طاهر، عن قلادة النحر لأبي مخرمة، الاسكندرية، ط ١ (د.ت)، ص 459.

<sup>(٢)</sup> مؤلف مجهول : الدولة الرسولية، ت. عبد الله محمد الحبشي، صنعاء 1984، ص 222.

<sup>(٣)</sup> عبد العال : مصدر مذكور، ص 454.

<sup>(٤)</sup> مؤلف مجهول : مصدر مذكور، ص 214.

الأول من القرن التاسع الهجري (سنة 1423) موردا هائلا من الثروات التي كان مأتاها من كثرة إيرادات الميناء.

وكان لتلك السياسة الخرقاء آثارها السلبية على دولة بني رسول، إذ لم يتجاوز دخل ميناء عدن من الرسوم الجمركية في ذلك العام مائة وخمسين ألف دينار <sup>(١)</sup> تقريبا.

ولكننا نتساءل لماذا يفرض ولاة بني رسول مثل هذه الإجراءات المضرة بميناء عدن واقتصاد دولتهم العام؟ وهل يعني ذلك أن هناك نزاعا داخل الأسرة الحاكمة للاستئثار بالمال والسلطة أم إن الأسباب العميقة تعود إلى أيادي خارجية كانت تعمل على تقويض دعائم الدولة بتخريب اقتصادها؟

أغلب الظنّ عندنا أنّ المماليك كانوا وراء ذلك إذ إنّ السياسة التي اتّبعها مماليك مصر في القرن الخامس عشر الميلادي والمتعلّقة بالتجارة في البحر الأحمر كانت حازمة وقويّة فقد تمّ تحذير ملاك السفن الشرقية والتجار من إرساء سفنهم في عدن كما وقع منع تجار مصر والشام من دخول هذا الميناء وسلط المماليك مزيدا من العقوبات على السفن التي ترسي في المواني المملوكية إذا ثبت أنها مرّت بميناء عدن <sup>(٢)</sup>. لذلك كانت السفن تبتعد عن الساحل الجنوبي وتتجه نحو الساحل الشرقي خوفا من الإجراءات المصرية الرادعة. ثمّ تتخذ طريقها بعد المرور بباب المنذب متّجهة شمالا في البحر الأحمر لترسي بعد رحلة طويلة ومنهكة في ميناء جدة. <sup>(٣)</sup>

وقد تمت مراسلات كثيرة بين المماليك وولاة بني رسول في ميناء عدن، لينة الخطاب حيناً، شديدة اللهجة أحيانا حصل المماليك على إثرها وعد من حاكم اليمن بالكف عن مضايقة السفن الهندية المبحرة بالقرب من عدن وفسح المجال أمامها لاتخاذ الطريق الملاحي الذي تختاره سواء بالرّسو في ميناء عدن <sup>(٤)</sup> أو الاتّجاه بحريّة تامّة نحو أي ميناء من موانئ البحر الأحمر.

<sup>(١)</sup> المصدر نفسه، ص 119.

<sup>(٢)</sup> ابن الديبع : مصدر مذكور، ص 121.

<sup>(٣)</sup> عبد العال : مصدر مذكور، ص 1118.

<sup>(٤)</sup> ابن الديبع، مصدر مذكور، الصفحة نفسها.



وهكذا تسببت سياسية المماليك المعادية للميناء في نهايات النصف الأول من القرن الخامس عشر الميلادي وبداية النصف الثاني منه في إضعاف مركز عدن التجاري (١)، وفنور النشاط الملاحي فيه.

إن الوقائع التاريخية لتدل دلالة قطعية على أن دولة بني رسول قد أضرت بنفسها، إذ لم يتمكن ميناء عدن في فترة حكم هذه الدولة من أن يستفيد من تحول طرق التجارة البرية إليه، وعرقلة النشاط الملاحي في الطرق البحرية في آسيا بعد انتشار أعمال القرصنة بشكل كبير في الخليج العربي.

#### 7- ميناء عدن في عهد الدولة الطاهرية :

لقد سارعت العوامل التي أسلفنا الحديث عنها بسقوط دولة بني رسول مما هيا الفرصة للإمام الزيدي بصنعاء للاستيلاء على معظم المناطق اليمنية. فقد تمكن بنو طاهر من التغلب على ما تبقى من ملوك بني رسول في ميناء عدن وتهامه وبعض مناطق الجنوب سنة (858هـ - 1455) والسيطرة على ميناء عدن، في أيام الملك الظافر عامر بن عبد الوهاب فعاد للميناء سابق نشاطه وأقبل التجار عليه، وتكاثرت السفن التي تمر به، وتكاثف التبادل التجاري فيه. ولكن لم يتح للملك أن يستكمل برنامجه الإصلاحية إذ تم قتله على يد ممالك مصر في سنة (923هـ - 1518) (٢). وانفرد بحكم ميناء عدن بعد وفاة السلطان والي عدن مرجان الظافري. ثم دخلها عبد الله بن محمد بن داود بن طاهر. ثم ألقى القبض على والي مرجان بعد أن تولى حكم الميناء عامر بن داود الطاهري وهو آخر ملوك بني طاهر وقد قتل غدرا على يد القائد العثماني سليمان باشا الخادم أحد قادة الدولة العثمانية (945هـ - 1538).

ولقد عادت لميناء عدن مكانته البارزة في فترة حكم بني طاهر لا سيما أن ولايتهم جميعا كانوا يحبون التجارة ويشجعون على ممارستها ويولون أهمية خاصة للبضائع الواردة إلى ميناء عدن من الشرق الإفريقي والهند والصين وسواحل الخليج إضافة إلى البضائع القادمة من البحر الأحمر بمختلف موانئه. وقد ألغى ولاية بني طاهر المكوس الباهظة ووصل الأمر بالدولة الطاهرية إلى أن كلفت أحد أمرائها بالإشراف المباشر على

(١) المقرئزي : المواعظ والاعتبار وذكر الخطط والآثار، مطبعة بولاق، القاهرة، 1854، ص 681.

(٢) Hey : op.cit, pp 445-46.

الميناء وحركة السفن القادمة إليه والمغادرة له. وكان السلطان عامر يمتلك أسطولاً تجارياً ضخماً يستخدم لنقل السلع الصادرة والواردة (١). وبلغ الأمر بأمراء بني طاهر إلى حد التدخل لحل النزاعات التجارية بين التجار الوافدين والتجار العدنيين تشجيعاً للفريقين على النشاط التجاري وترغيباً للسفن في الرسو بالميناء.

وقد أدت نتائج هذه السياسة التي انتهجها أمراء بني طاهر إلى ازدهار الميناء وعودته إلى سابق عهده. فاستأنف تجار البحر نشاطهم وارتفعت المداخيل المالية لخزانة بني طاهر إذ بلغت في إحدى السنوات أكثر من خمسة لكوك من الذهب ومبلغاً جيداً من المال. (٢)

وبفضل هذا النشاط الملاحى والتجاري المزدهر تفوق ميناء عدن على ميناء جدة وقد تم نقل العديد من السلع الشرقية بواسطة السفن العدنية من ميناء عدن إلى ميناء جدة وبعض الموانئ المصرية. وهذا يعني أن العلاقة بدأت تتحسن تدريجياً بين حكام بني طاهر في ميناء عدن وحكام الدولة المملوكية في مصر بما يخدم مصلحة الدولتين بعيداً عن التنافس غير المشروع، واستمر ذلك الازدهار إلى نهايات القرن الخامس عشر الميلادي حين بدأ البرتغال يوجهون أنظارهم نحو الشرق ويطرقون باب الكشف الجغرافية ويخططون لاستعمار البلدان المغلوبة على أمرها.

### III- الصراع الدولي حول السواحل اليمنية بداية من القرن السادس عشر

في منتصف القرن الخامس عشر الميلادي ظهرت في البرتغال رغبة عارمة في القيام بالعمليات الاستكشافية الجغرافية، نفضت الغبار عن التقارير القديمة التي تقول بأن إفريقيا إمبراطورية متمدنة يحكمها حاكم أطلقوا عليه اسماً خيالياً هو الأسقف "يوحنا"، إلا أن هذه الحركة الاستكشافية الجغرافية البرتغالية في مطلع العصور الحديثة أحدثت تغييرات جذرية في الأوضاع القائمة في بحر الجزيرة العربية وذلك عندما تمكن البرتغاليون من الوصول بحراً إلى الهند ومن الدوران حول إفريقيا والمرور برأس

(١) ابن النديم : مصدر مذكور، ص 191.

(٢) المصدر نفسه، ص 142.



العواصف (الرجاء الصالح) في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي كما تمكنوا من احتكار تجارة التوابل الشرقية وتوابعها بعد قدومهم إلى الهند بوقت وجيز .

وقد أدى تحويل طريق التجارة الدولية نحو الطريق البحري البرتغالي الجديد إلى حرمان العرب من مصدر هام من مصادر ثروتهم، مما أدى إلى تدهور أوضاعهم الاقتصادية وتضعف أنظمتهم السياسية. وقد حاول العرب الذين أضرّ بهم من الاكتشاف البحري البرتغالي الجديد إعادة سيطرتهم على الوساطة السابقة للتجارة بين الشرق والغرب التي اشتهروا بها منذ آلاف السنين. وقد حمل شعلة المقاومة والتصدي لهذا الخطر الجديد منذ البداية الكيانات السياسية العربية اليمنية القائمة في الساحل الجنوبي للبحر الأحمر وبحر العرب. غير أن جهود هؤلاء باءت بالفشل في مواجهة جحافل القوة البرتغالية. والسبب في ذلك ضعف إمكانياتهم الاقتصادية ونضوب خزائنها المالية وانشغال بعضهم بالنزاعات الداخلية بالإضافة إلى عدم معرفتهم بالتقنيات الحربية المدمرة التي كان يستخدمها أعداؤهم البرتغاليون. ولهذا لم تجد القوى السياسية من ملجأ إلا الاستعانة بالقوى الإسلامية والتحالف معها في جبهة واحدة لمواجهة البرتغاليين، لا سيما وأن هذه القوى الإسلامية تأثرت سلباً بتحول طرق التجارة العالمية عن موانئها ومراكزها التجارية وأهمها دولة المماليك ثم الدولة العثمانية التي آل إليها إرث الدولة المملوكية في مصر سنة 1517. وبذلك تبدلت الأوضاع القائمة في سواحل البحر الأحمر والسواحل العربية الجنوبية واليمنية نتيجة النزاع الذي شب بين هذه القوى العربية والإسلامية من جهة والبرتغاليين من جهة أخرى<sup>(1)</sup>

ومما لا شك فيه أن النشاط البرتغالي قد شكل البداية الفعلية للمحاولات الاستعمارية الأوروبية الهادفة إلى إنهاء السيطرة العربية على البحار الشرقية. وقد استمر هذا التيار الاستعماري الغربي الحديث في التدفق بلا توقف على أيدي البرتغاليين والهولنديين والإنجليز والفرنسيين وغيرهم لاستنزاف ثروات الشرق واضطهاد شعوبه والهيمنة عليها بشتى الوسائل. ولقد مهد الصراع بين البرتغاليين والقوى العربية الإسلامية في منطقة السواحل اليمنية وميناء عدن الطريق أمام الهولنديين والبريطانيين والفرنسيين لغزو المنطقة، وذلك قبل الاحتلال البريطاني لميناء عدن.

<sup>(1)</sup> اباضة : عدن والسياسة البريطانية، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، 1987 ص.ص 33-34.

## الغزو البرتغالي للاستعماري للسواحل اليمنية

### 1- الغزو البرتغالي الاستعماري للسواحل اليمنية :

إن مملكة البرتغال مملكة أوروبية صغيرة حركتها في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي دوافع مختلفة لطرق باب الكشوفات الجغرافية لما وراء البحار. ومن هذه الدوافع النمو المتصاعد للأمة البرتغالية وبروز تطلعاتها القومية ورغبتها في الاستعمار والتجارة<sup>(1)</sup>. إلى جانب الصراع الديني بين المسيحيين والمسلمين في شبه جزيرة إيبيريا في العصور الوسطى مما شجّع البرتغاليين على ملاحقة المسلمين الفارين إلى شمال إفريقيا العربي، ومهاجمة سفن التجارة الشرقية المبحرة في البحار الشرقية من أيدي العرب<sup>(2)</sup>. وقد عزم البرتغاليون على الاستحواذ على التجارة الشرقية وانتزاعها من أيدي العرب، ولعلهم كانوا تحت تأثير أهالي جنوة الذين حرضوهم على القضاء على تجارة منافسيهم من أهل البندقية بعد أن جنوا أرباحاً طائلة من التجارة الشرقية التي نقلها التجار العرب إلى جنوة<sup>(3)</sup>. ولقد تمكن البرتغاليون من تحقيق بغيتهم بفضل قوتهم العسكرية واهتماماتهم البحرية وشدة عنايتهم بجمع المعلومات عن الشرق وعن مصادر تجارته وأنواع السلع فيه من ناحية، ومقدار القوة العسكرية والاقتصادية لأعدائهم من المشاركة الذين سيواجهونهم من ناحية ثانية.

وقد دشن الأعمال الاستكشافية الأمير هنري (HENRY) الملاح<sup>(4)</sup> الذي وضع اللبنة الأولى في تاريخ الكشوفات البحرية لبلاده. واتسمت أعماله بطابعها العسكري المسلح. ولقد وصل هنري (HENRY) الملاح إلى الساحل الغربي لإفريقيا بعد أن استولى على مدينة "سبته". ثم بلغت هذه الجهود الاستكشافية شأواً بعيداً، بوصول بارتليمودياز (Bartolomeudiaz) سنة 1487 إلى رأس الرجاء الصالح. وفي الربع

<sup>(1)</sup> الجمل : الصراع العربي البرتغالي في المحيط الهندي والتحرر الإفريقي من الاستعمار البرتغالي، جامعة الامارات، أبو ظبي، (د.ت)، ص 180.

<sup>(2)</sup> Marston : Britan's impirial Role in the Red Sea Area, 1800 - 1878, The shoe string press, Inc, Hamden connect incut, U.S.A, p 18.

(مارستن : الدور الاستعماري البريطاني في منطقة البحر الأحمر، 1800 - 1878، ص 18)

<sup>(3)</sup> المروجي : معالم التاريخ الأروبي الحديث، مطبعة المصري، الاسكندرية، 1967، ص 55.

<sup>(4)</sup> أباضه : مرجع مذكور، ص 35.



الأخير من القرن الخامس عشر، وصل إلى مصر الرحالة البرتغالي بيروودي كوفلهام (Perode Kovilham). ومنها سافر عبر البحر الأحمر في الاتجاه الجنوبي إلى ميناء عدن. وقد وصفه في مذكراته بأنه ميناء عظيم يعج بالتجار من جميع الأمم، ثم غادر عدن مسافرا إلى الهند وفي رحلة العودة زار "كوفلهام" (Kovilham) الثغور العربية في الساحل الشرقي لإفريقيا كما مر بميناء زيلع وسفاله<sup>(1)</sup>. وقد مهدت أعمال كوفلهام (Kovilham) الطريق للرحالة فاسكوداجاما (Vascoda Gama) في أواخر القرن الخامس عشر عندما قام برحلته حول القارة الإفريقية، مروراً برأس الرجاء الصالح، وساحل شرق إفريقيا وقد زار الإمارات العربية هناك ثم واصل رحلته إلى أن وصل إلى شبه الجزيرة الهندية. وعند عودته زار مرة ثانية الموانئ التجارية الهامة في شرق إفريقيا ثم عاد إلى بلاده في سبتمبر سنة 1499. ولقد استمرت رحلته ما يقارب ثلاث سنوات. وفي سنة 1502 قام فاسكوداجاما (Vascoda Gama) برحلة ثانية إلى الهند حيث كانت بعض المناطق خاضعة لسيطرة البرتغاليين مثل كلوه. ثم عاد في سنة 1503 ومر بميناء عدن. وكانت رحلته إلى جانب رحلة بيرو كوفلهام (Pero Kovilham) أول ظهور للبرتغاليين في السواحل اليمنية<sup>(2)</sup> وتدشيننا للمرحلة الاستعمارية الأولى من تاريخ الشرق. وقد تحققت أهداف البرتغاليين بعد الكشف الجغرافية والبحرية في فترة لا تزيد على عقد من الزمن من سنة 1499 إلى سنة 1509 فقد جسموا حلمهم في احتكار التجارة الشرقية وتكوين أول سلطة (حكومة) استعمارية أوروبية خارج بلادهم في الشرق<sup>(3)</sup>. وقد تركز نشاط البرتغاليين في ذلك الوقت على ترسيخ أقدامهم في شواطئ المحيط الهندي وخليج عدن من ناحية، وعلى ضرب السفن التجارية العربية والأسواق العربية الشرقية في مياه الخليج العربي وخليج عدن والبحر الأحمر والمحيط الهندي من ناحية ثانية. وتحدث المصادر<sup>(4)</sup> عن الفضائح التي ارتكبها "جاما" (Gama) في الشرق. ومنها

<sup>(1)</sup> Play Fair : A history of Arabia Felix Selections From the Recods of the Bombay by Government, New series X.T.X, p.96

(بلايفير : تاريخ العربية السعيدة، مختارات من تقارير حكومية، ص96)

<sup>(2)</sup> Coupland : East Africa and its Invaders, Oxford Clarendon press, 1938, p.42

(كوبلاند : شرق إفريقيا وراثتها، مطبعة كلورندن، أوكسفورد 1938، ص42)

<sup>(3)</sup> Hunter : Anaccount of the British settlements of Aden in Arabia, London, Trubner and co, 1877, p62.

(هنتر : تقارير عن الاحتلال البريطاني لعدن، لندن 1877، ص 62)

<sup>(4)</sup> انظر مثلاً : أباطة، مرجع مذكور، ص36

- Sergent : The Portuges Arabian coast Hadrami chronicles with Yemen and Eropean, Accounts of deutch

Pirates of Mocha in 17 th century and Oxford clarendon press, 1963 p 41.

هجومه على إحدى السفن التجارية العربية ونهب حمولتها ثم إصدار أوامره إلى قراصنته بإغراقها بمن فيها. وفي رحلته الثانية إلى بلاد الهند أوائل سنة 1502 أمر أحد مرافقيه بالإقامة المستمرة على ظهر عدد من السفن الحربية عند ممر باب المندب لضرب السفن العربية<sup>(1)</sup> ومنع سائر السفن من المتاجرة عند عبورها في مياه المحيط الهندي باستثناء السفن الراسية بأمر خاص من القوة البرتغالية المرابطة عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

وفي سنة 1503 كان القائد البرتغالي يهاجم مجموعة من السفن العربية ويصادر حمولتها ويقتل من يُبدي مقاومةً من ركبها ويحتجز قسماً منهم<sup>(2)</sup>. ولم يكتف البرتغاليون بذلك بل إنهم هددوا ميناء جدة سنة 1505 والأراضي المقدسة في مكة والمدينة، إذ تسلل إليها بعض أتباعهم في محاولة لتحقيق لرغبة ملكهم في السيطرة على أراضي المسلمين المقدسة والقيام بنبش قبر النبي "محمد" وقد ارتاع المسلمون من هذا الخطر البرتغالي الداهم الذي يهدد مقدساتهم وقد كان على سكان جنوب الجزيرة العربية وغربها أن يتحملوا مسؤولية الدفاع عن المقدسات الإسلامية وأن يكونوا في خطّ المواجهة الأول مع العدو البرتغالي من جهة الجنوب<sup>(3)</sup>.

وبعد أن حقق البرتغاليون حلمهم ووضعوا أيديهم على طرق التجارة بين الشرق والغرب، احتكرت مملكة البرتغال تجارة الشرق إلى جانب تجارة السلع الإفريقية، وفي مقدمتها تجارة الرقيق والذهب والفضة. وأصبحت عاصمة الدولة البرتغالية (لشبونة) مركزاً رئيسياً للبضائع الإفريقية ومنتجات الشرق. وتحولت الطريق التجارية التي تسلكها هذه البضائع إلى طريق رأس الرجاء الصالح بدلاً من طريق الخليج العربي والبحر الأحمر. وتحولت الأنظار عن هذا الطريق وعن أقطار آسيا الغربية. واستمر الحال على ذلك النحو إلى أن جدت التطورات الأخيرة التي صاحبت الثورة الاقتصادية في أوروبا الغربية في أواخر القرن التاسع عشر والتي شجعت على العودة بسرعة إلى الطريق

(سارجنت : الوجود البرتغالي في سواحل الجنوب العربي : عرض للتاريخ الحضري اليمني والمصالح الأوروبية والنشاط الهولندي في ميناء المخا، القرن السابع عشر، اكسفورد 1963، ص 41)

<sup>(1)</sup> سالم : الفتح العثماني الأول لليمن، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1969، ص.ص 50-51.

<sup>(2)</sup> Panikkar : Asia and Wertern Dominance, London mary 1955, p43.

(بانكر : آسيا والاستعمار الغربي، لندن 1955، ص 43)

<sup>(3)</sup> Serjant : op.cit, p 2.



القديمة المهجورة <sup>(1)</sup>، فبدأت الحياة تدب فيها من جديد. وأخذت أنظار الدول الأوروبية المتنافسة إذًا تتجه نحو هذه الطريق القديمة وتترك أهميتها المستقبلية. ومن ثم أصبحت السيطرة على منافذ هذه الطرق وموانئها سببا في صراع استمر طوال القرن التاسع عشر بين الدول الأوروبية الاستعمارية.

وقد نتج عن تحول طرق التجارة الدولية إلى طريق رأس الرجاء الصالح، حرمان العرب وسكان السواحل اليمنية من أهم مورد من موارد ثروتهم الطبيعية، مما أسهم في انهيار اقتصادهم الموروث. فتعرض جنوب الجزيرة العربية وميناء عدن خاصة إلى مثل ما تعرضت إليه البلاد العربية الواقعة على الطريق التجاري القديم. فتكدست فيها البضائع وركدت التجارة نتيجة تحول طرق التجارة الدولية عنها. وقد أحدث ذلك شللا عاما في الحياة الاقتصادية في جنوب الجزيرة العربية، إذ توقفت تقريبا حركة السفن القادمة إلى ميناء عدن. وأصبح السكان الذين يعتمدون في عيشهم على الميناء سواء للتجارة أو للعمل في وضع سيئ. ولم يؤثر هذا الوضع على العاملين في حقل التجارة والميناء فحسب بل أثر سلبا على المزارعين وصيادي الأسماك والحرفيين فتدهور معاشهم وتضعضع اقتصاد وطنهم وكان ذلك نتيجة اقتصادية للغزو الأوربي للشرق عامة وللسواحل اليمنية خاصة.

## 2- المقاومة الطاهرية للغزو البرتغالي :

كانت التركيبة السياسية القائمة آنذاك في الأراضي اليمنية ترتكز على قوتين تتمثل الأولى في دولة الطاهريين التي أسسها علي بن طاهر وعامر بن طاهر حينما كانا نائبيين للرسولين في ميناء عدن. وقد اتخذت هذه الدولة من مدينة "المقرانه" الواقعة قرب لواء رداع اليمني عاصمة لها بسطت نفوذها في وقت وجيز على السواحل اليمنية الجنوبية من "ظفار" شرقا إلى باب المندب غربا. وقد بلغت أوج قوتها في عهد السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري (1488هـ - 1517) الذي تمركزت قوته شمال اليمن في "حجة" و"ثلا" و "صنعاء" و "صعدة" وقد عاصرت الدولة الطاهرية دولة الإمامة الزيدية طوال فترة

<sup>1</sup>) Kammerer : La Mer Rouge, Albyssinie et L'arabia depuis l'antiquité, le Caire, imprimerie de l'Institut Français d'Archeologie orientale, pour la société Royale de Geographie d'Egypte, 1929 - 1935, (memoires de la société Royale de Géographie, d'Egypte, Tmes XXIV, p 144.  
(كامرر : البحر الأحمر : الحبشة والجزيرة العربية منذ القدم، القاهرة مطبعة المعهد الفرنسي للأثار الشرقية والمجمع الملكي، وجغرافية القطر المصري، ص 144)

حكمها أثناء العصر الوسيط، أما القوة الثانية فقد نشأت بعد أن سقطت الدولة الطاهرية وانتقلت سيادتها في الأجزاء التي حكمتها إلى أيدي الزيديين الذين بسطوا نفوذهم على بقية الجهات اليمنية. والجدير بالإشارة أن الأئمة الزيديين انتهزوا فرصة تراجع الإمكانات الاقتصادية لتهامة والسواحل اليمنية الجنوبية بعد تحول طريق التجارة عنها إلى أيدي البرتغاليين إلى طريقهم عبر القارة الإفريقية فنجم عن ذلك ضعف الدولة الطاهرية اقتصادياً وسياسياً.

على أن الطاهريين قاوموا البرتغاليين قبل سقوط دولتهم وتصدوا لهم بقيادة السلطان عامر بن عبد الوهاب الطاهري، بكل ما أوتوا من إمكانيات عسكرية ومادية. ولقد استطاع الطاهريون بعد استيلائهم على ميناء عدن أن يبسطوا نفوذهم على أغلب مناطق الجنوب اليمني في ظرف وجيز. وتعتبر دولتهم آخر الدول السنية التي حكمت اليمن. وقد تولى الملك بعد المنصور ابنه عامر بن عبد الوهاب. وفي عهده بلغت دولة بني طاهر أوج قوتها بفضل اهتمامها بالتجارة الداخلية والخارجية. فانتعشت الحركة التجارية بميناء عدن طوال فترة حكمه التي امتدت تسعة وعشرين عاماً تقريباً وانتهت بمقتله في معركة ضد ممالك مصر سنة 923 هـ / 1518<sup>(1)</sup> فانفرد بحكم عدن بعده مرجان الظافري إلى أن دخلها عبد الملك بن داود بن طاهر. وبعد وفاة عبد الملك بن محمد، تولى الحكم في عدن عامر بن داود بن طاهر وهو آخر من حكم عدن والسواحل اليمنية من بني طاهر. وقد قتله القائد العثماني سليمان الخادم.

### 3- التحالف المملوكي العثماني لمواجهة البرتغاليين :

كانت دولة المماليك في مصر وبلاد الشام والحجاز من بين الدول التي تضررت، اقتصادياً من تحول طرق التجارة القديمة إلى البرتغاليين عبر رأس الرجاء الصالح ففقدت المزيد من العوائد والرسوم التي كانت تجنيها الخزانة المملوكية من مواني الحجاز والشام ومصر<sup>(2)</sup>.

ولقد ركز المماليك اهتمامهم على مقاومة البرتغاليين وإحباط مخططاتهم الهادفة إلى تحويل التجارة إلى طريقهم. لكنهم كانوا عاجزين عن مواجهة قوة دولة البرتغال البحرية

<sup>(1)</sup> ابن الديبع: مصدر مذكور، ص 31.

<sup>(2)</sup> قطب الدين : البرق اليمني في الفتح العثماني، مخطوطة بدار الكتب المصرية، القاهرة، رقم 2114، ص 4.



فلجؤوا إلى التحالف مع العثمانيين بإثارة غيرتهم الدينية. وقد لبى العثمانيون الطلب المملوكي بسرعة. وكان بعض حكام المقاطعات الهندية مثل حاكم "كجرات" و"سلطان" "قالقيوط"، قد استجدوا بسلطان القاهرة "الغوري" المملوكي ليساعدهم على منازلة البرتغاليين باعتبار أن الدولة المملوكية في القاهرة من أقوى الدول الإسلامية التي لها مصالح في الهند<sup>(1)</sup> إضافة إلى امتلاكها بعض آلات الحرب الحديثة المكافئة للأسلحة البرتغالية. فجهز السلطان المصري حملة يقودها القائد حسين الكردي من القاهرة في 4 نوفمبر 1505 قاصدا ميناء السويس ومنه إلى المحيط الهندي<sup>(2)</sup>. وقد مرت الحملة بالساحل السوداني ثم واصلت سيرها في اتجاه السواحل اليمنية. فمرت بجيزان وجزيرة كمران والمخا وواصلت تقدمها إلى ميناء عدن حيث توقفت بعض الوقت للتزود بما تحتاجه من المواد الضرورية لتنفيذ خططها المرسومة وقد سلم حسين الكردي إزاء مكتوبا إلى والي عدن الطاهري يبين فيه هدف الحملة المملوكية طالبا منه التمويل والمساعدة. فأمر والي عدن الطاهري أتباعه بتزويد الحملة بكل ما تحتاجه من المواد المتوفرة في الميناء. وهذا ما يؤكد وقوف العدنيين إلى جانب المماليك في مواجهتهم البرتغاليين. وبوصول هذه الحملة المملوكية إلى السواحل الهندية تحقق نصر جزئي على الأسطول البرتغالي في ميناء "ديو" (Diu) التابع لمملكة "كجرات"، كما انتصر الأسطول المملوكي على أسطول برتغالي مكون من ثماني سفن سنة 1508. وكان سلطان كجرات حليفا للمماليك. ولكن البرتغاليين هاجموا السفن المصرية وحققوا نصرا مهما في موقعة "ديو" بقيادة القائد البحري دالميدا (D'Ilmeida) سنة 1509<sup>(3)</sup>. وبفضل هذا الانتصار، أصبح البرتغاليون سادة البحار الشرقية، وتمكنوا من احتكار طرق التجارة.

#### 4- النجاحات البرتغالية :

كانت النجاحات والانتصارات العسكرية والتجارية البرتغالية المتوالية قد حفزت البرتغاليين على إقامة حكومة استعمارية في الهند. فقد عين ملكهم سنة 1505 "فرانسكو دالميدا" (Francisco d'Ilmeida) حاكما عاما للبرتغاليين في شبه القارة الهندية ونائبا لملك البرتغال وقد اجتهد دالميدا (d'Ilmeida) طوال فترة حكمه التي دامت أكثر من خمس

<sup>(1)</sup> أباطة : مرجع مذكور، ص 39.

<sup>(2)</sup> ابن اياس : بدائع الزهور في وقائع الدهور، ت. محمد مصطفى، القاهرة 1963، ج4، ص85.

<sup>(3)</sup> Kammerer : op.cit, p. 165

سنوات في تأسيس قواعد الحكم البرتغالي الاستعماري في ساحل المليبار وعمل على دعم النفوذ البرتغالي بتوجيه الحملات الحربية إلى الجهات الأخرى لفتح أسواق التجارة أمام البرتغاليين في البحار الشرقية المعروفة بحيويتها ونشاطها.

#### 5- تعيين البوكيرك (Albuquerque) ونشاطاته :

بعد وفاة "دالميدا" عين "البوكيرك" (Albuquerque) نائبا لملك البرتغال في الهند. فاحتل عددا من المراكز البحرية الهامة وأقام عددا من القلاع القوية في معظم مناطق المحيط الهندي لدعم نفوذ البرتغاليين في مواطن التجارة وتأمين قواعدهم وإحباط أي محاولة هندية لتهديد أساطيلهم<sup>(1)</sup>. وهكذا استطاع البوكيرك (Albuquerque) بسط سيطرته على المضائق البحرية مثل باب المندب ومضيق هرمز ومضيق ملقا. واستولى كذلك على جزيرة "سقطرة" المواجهة لخليج عدن في سنة 1507، لموقعها الممتاز في خليج عدن وقربها من باب المندب ومضيق هرمز عند مدخل الخليج العربي. وهو ما دفع البرتغاليين إلى إبقاء قوة عسكرية هناك وتشييد بعض المنشآت المدنية والعسكرية، إلا أنهم تركوا الجزيرة بعد ذلك في سنة 1511 لعدم توفر أسباب الاستقرار فيها إضافة إلى تلوث بيئتها وسرعة انتشار الأمراض فيها<sup>(2)</sup>.

#### 6- التقارب البرتغالي الحبشي وأهدافه :

وفي فترة حكم القائد البرتغالي، البوكيرك (Albuquerque) حصل أول تقارب واتصال مباشر بينه وبين حكام الحبشة سنة 1509. ولقد اتفق الطرفان على التعاون فيما بينهم لإعلان حرب شاملة على المسلمين عامة وعلى الدولة المملوكية خاصة لأنها كانت في ذلك الوقت في موقع الزعامة السياسية في العالم الإسلامي. وقد رحبت البرتغال بهذا التحالف مع الحبشة المسيحية. وكان البوكيرك (Albuquerque) يهدف من هذا التحالف إلى الاستيلاء على ميناء عدن ذي الموقع الاستراتيجي الهام والسوق التجاري النشط، وتأمين طرق التجارة الجديدة، وقد هاجمه سنة 1513 لما كان يحكمه مرجان الظافري

<sup>(1)</sup> Willson : The pirsain Golf on historical sketch from the earliest Times to the beginning of the Twentieth century London, George Allen and unwin Ltd, second impression , 1945, p.112.

(ويلسن : الخليج الفارسي منذ العصور المبكرة حتى القرن العشرين، لندن 1945، ص112)  
<sup>(2)</sup> العقاد : التيارات السياسية في الخليج العربي، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1963، ص 14.



نائب الطاهريين. و لما تأخرت نجدة الطاهريين عن الظافري نصح العدنيين بعدم مقاومة البرتغاليين وحثهم على تحصين عدن من داخلها والأخذ بالحزم والتدبير. فأخذ البرتغاليون ينهبون المراكب التجارية الراسية في الميناء دون مقاومة تذكر، وخرجوا إلى الساحل بسلاسل استعملوها بلغ عددها أكثر من أربعين سلماً. فنصبوها على أحد جوانب سور عدن، وتسلقوها إلى السور. ودخل بعضهم المدينة فأشار الأمير إلى أهل عدن بالخروج لهم من باب مكسور (أحد أبواب مدينة عدن). فخرجوا وحازوا عليهم السلاسل وقتلوا منهم عدداً من الرجال به وأسروا أربعة جنود. فانهزم الغزاة وفرّوا هاربين على متن سفنهم، ولما تحققوا أنهم غير قادرين على احتلال عدن أحرقوا المراكب الشراعية التي كانت راسية بالميناء، وكان عددها يتجاوز الأربعين ليأمنوا غاراتها بعدهم. ثم ساروا إلى باب المندب ومروا بموانئ "المخا" و"البقعة" (ميناء زبيد) و"المتينة" دون أن يدخلوا واحداً منها لأنها كانت محصنة بأهلها وبعساكر السلطان. ثم اتجهوا إلى جزيرة "كمران" فدخلوها في أوائل شهر مارس ونهبوها وقتلوا بعضاً من رجالها ومن جنود السلطان ولكنهم انهزموا راجعين إلى البحر خائبين<sup>(1)</sup>.

ويتضح مما كتبه ابن الديبع في مخطوطته أن أهل عدن اعتمدوا على أنفسهم وحصنوا مدينتهم ووحدوا كلمتهم واستبسّلوا في الدفاع عن مدينتهم حتى اضطر البرتغاليون إلى الانسحاب. ورغم الخسارة التي تكبدها العدنيون باحراق مراكبهم الراسية، فقد هون عليهم ذلك بقاء مرفئهم حراً مستقلاً.

وكان البوكيرك (Albuquerque) القائد البرتغالي بعد هزيمته في عدن غير قادر على العودة إلى الهند، فاتجه إلى ميناء جدة، غير أن الرياح المعروفة بالأريب أجبرته على العودة إلى جزيرة كمران والبقاء فيها لمدة شهرين، ثم استأنف أعماله العدوانية في موانئ البحر الأحمر ضارباً ميناء عدن ضربات متوالياً لمدة خمسة عشر يوماً ثم تركه راجعاً إلى الهند في شهر أوت سنة 1513<sup>(2)</sup>. ورغم فشل البوكيرك (Albuquerque) في احتلال عدن، فإنه تمكن من جمع الكثير من الحقائق والمعلومات عن البحر الأحمر وموانئه المختلفة وإمكانيات القوى المحلية في البحار الشرقية.

ولما رأى المماليك أن البرتغاليين مصرون على احتلال الموانئ اليمنية زاد الاهتمام المصري بمواجهة الخطر البرتغالي المتدفق في مياه البحار الشرقية. فجهز

<sup>(1)</sup> ابن الديبع : مصدر مذكور، ص 345.

<sup>(2)</sup> Willson : op.cit, pp. 119, 120.

المماليك أسطولاً حربيًا في ميناء السويس لمواجهة الخطر البرتغالي بمساعدة الأمراء الهنود في الولايات الهندية المسلمة<sup>(١)</sup>. ونسقوا معهم من أجل القضاء على النفوذ البرتغالي في الهند. وفي شهر أوت من عام 1515 أرسلت الحملة المصرية البحرية إلى الهند بقيادة "حسين الكردي" نائب حاكم جده على أن يتولى قيادة الأسطول سليمان الرئيس<sup>(٢)</sup>. ولم تصل هذه الحملة المصرية إلى الهند بل توقفت في السواحل اليمنية. وبذلك تراجع المصريون عن التوجه إلى الهند وقاموا بتحصين ميناء جدة ولم يبق أمام المماليك سوى إقامة القلاع والحصون على السواحل اليمنية لسببين : أولهما اتخاذ ميناء عدن الاستراتيجية الهام محطة للنشاط التوسعي المملوكي في المحيط الهندي وخليج عدن. وثانيهما سد منافذ البحر الأحمر في وجه السفن التجارية البرتغالية.

#### 7- النزاع الطاهري المملوكي :

كان السلطان عامر الطاهري سلطان الدولة الطاهرية في جنوب اليمن قد وعد بتقديم المساعدات اللازمة للمصريين عند مرورهم بالموانئ اليمنية، لكنه لم يرض بممارسات حسين الكردي في هذه الحملة عندما شرع في بناء القلاع في جزيرة كمران. فأدرك السلطان الطاهري أن هدف الحملة المصرية البقاء في بلاده بحجة واهية هي حماية السواحل اليمنية من البرتغاليين ولم يجد وسيلة لإبعادها من عدن وبقية الأراضي اليمنية إلا بالكف عن دعمها وتمويلها<sup>(٣)</sup> حرصاً منه على المحافظة على استقلال بلاده ودرء احتمال تعرضها لسيطرة المماليك. ولكن توقف دعم السلطان الطاهري عامر للمماليك المصريين، كان سبباً في اندلاع الحرب بين المماليك واليمنيين. وقد تمكن حسين الكردي القائد المملوكي من احتلال ميناء "الحديدة" لقوة عتاده وكثرة رجاله بالقياس إلى اليمنيين. ولقد عاث المماليك في المدينة فساداً ونهباً. ولكنهم لم يتمكنوا من السيطرة على ميناء عدن فرجع القائد حسين الكردي إلى ميناء جدة، وأبقى نائبه برسباي (Barsbay) يقاتل السلطان اليمني الطاهري<sup>(٤)</sup>.

<sup>١</sup> ابن إياس : مصدر مذكور، ج.4، ص185 ، 467.

<sup>٢</sup> ابن الديبع : مصدر مذكور، ص 345، 350

<sup>٣</sup> المصدر نفسه، ص.ص 359 - 360.

<sup>٤</sup> Serjent : op.cit, p170.



وفي 12 أوت 1516 عادت إلى الكردي أحلامه في انتزاع الميناء. فأبحر من عدن مقترباً إلى شواطئها قصد اقتحام الميناء، ولكن أهالي الميناء تصدوا لهجماته رغم انضمام سليمان الرومي إلى قوات الكردي عندما أوكلت إليه مهمة مطاردة المراكب اليمنية المبحرة من عدن والمتوجهة إلى الهند. ورغم كثافة هجمات المماليك على الميناء فإن استبسال العدنيين في التصدي لجيوش الكردي جعل هجمات المماليك غير ذات جدوة، فانتاب الخوف جموعهم، واندحروا بعد أن يئسوا من تحقيق مرغوبهم.

وفي سنة 1517 تحركت قوة بحرية برتغالية لاحتلال ميناء جدة ولكن الكردي اقتفى آثارها في السواحل اليمنية والبحر الأحمر وطاردها إلى ميناء اللحية اليمني.

وهكذا يتضح أن السياسة المملوكية في البحر الأحمر كانت تسعى إلى تثبيت سيطرتها على ميناء عدن واتخاذها نقطة انطلاق في جنوب البحر الأحمر. إن استراتيجية المماليك في التعامل مع جغرافية المنطقة من سيطرة على الموانئ والطرق التجارية مشابهة لاستراتيجية العثمانيين قبل شروعهم في الحملة التي أوصلتهم إلى الهند سنة 1538<sup>(1)</sup>.

لكن برسباي (Barsbay) القائد المملوكي الموجود مع قواته في زبيد عند ساحل تهامة اليمني، أخذ يصطدم مع قوات الطاهريين الذين لم يعترف سلطانهم بنفوذ المماليك في تهامة فشن عليهم حرباً إلى أن استشهد قرب مدينة صنعاء سنة 1517. فدخل المماليك، حينئذ، مدينة صنعاء.

#### 8- لوبر سوريز (La Barsooyars) وتقدمه نحو الموانئ العربية :

كان البرتغاليون يراقبون الوضع في المنطقة عن كثب وكانوا يخططون لمنع المماليك من السيطرة على الطرق الملاحية المهمة. فما إن تولى لوبرسوريز (Labarsooyars) مهام نائب لملك البرتغال في الهند خلفاً للبوكيرك (Albuquerque) حتى سعى للقضاء على أساطيل المماليك في البحر الأحمر، ومن ثم السيطرة على هذا المنفذ. فتم إغلاقه في وجه المراكب العربية التي ترثاه من حين لآخر. ومن أجل أن يحقق لوبرسوريز (Labarsooyars) ما يصبو إليه تحالف مع مسيحي الحبشة، ليعنوا حربهم على المسلمين وليتمكنوا بعد ذلك من السيطرة على جدة بوصفها قاعدة المماليك الرئيسية

<sup>1</sup>) Ibid.

بعد السويس <sup>(1)</sup>، وكان القائد البرتغالي لوبرسوريز (Labarsooyars) يروم للاستيلاء على ميناء عدن من غير مقاومة وذلك أن دفاعات الميناء كانت قد تحطمت بضربات الأسطول المصري (المملوكي). ولكنه أرجأ ذلك حتى تتم له السيطرة على ميناء جدّه <sup>(2)</sup>.

وحتى يحافظ حاكم عدن الأمير مرجان على مدينته وحياء مواطنيه استسلم للقوة العسكرية البرتغالية التي دخلت ميناء عدن مستغلا الفرصة في الوقت نفسه ليعني تحصينات حول المدينة إذ كان يعلم أن حملة برتغالية قادمة ستتجه إلى مدينته. ولقد تم ذلك فعلا سنة 1520، إذ اندفع البرتغاليون إلى عدن بعد أن تمكنوا من السيطرة على جدة وكان استيلاؤهم على ميناء عدن يحقق لهم مآربهم فيه، فلو تركوه لاستولى عليه العثمانيون الذين أقام حاكم عدن اتصالاته معهم فعلا. وبعد أن استشهد السلطان عامر كتب الحاكم رسالة باسم أهالي عدن إلى القائد العثماني يصف فيها أعمال القتل والنهب والتكيد التي قام بها "الكردي" والرومي في عدن موضحا للعثمانيين أسباب استسلامه للبرتغاليين محافظة على شعبه ومدينته <sup>(3)</sup>.

وفي سنة 1538 هاجم جنودهم ميناء الشحر الحضرمي في الساحل الجنوبي لبحر العرب <sup>(4)</sup>، بيد أنهم فوجئوا بمقاومة شعبية من أهالي المدينة الذين استبسلوا في الدفاع عن مينائهم كما يصفهم صاحب كتاب السمر في أخبار بندر سعاد المشتهر <sup>(5)</sup>.

وفي هذه الفترة من تاريخ عدن أرسل البرتغال حملة يقودها داسلفيرا (Desilveira) مكونة من ست سفن استطاعت أن ترغم حاكم عدن على عقد معاهدة مع البرتغاليين تتضمن دفع جزية حولية للبرتغاليين مقدارها عشرة آلاف دينار والسماح لمراكبهم بالرسو في ميناء عدن <sup>(6)</sup> والانتفاع بخدماته مقابل عدم تعرض البرتغاليين للمراكب التجارية اليمنية.

وقد ترك القائد البرتغالي سفينة وأربعين جنديا في ميناء عدن ليشرّفوا على تنفيذ هذه الهدنة. وكان هؤلاء الجنود يتدخلون في أمن عدن ويرافقون السلطان وعسكره كلما

<sup>(1)</sup> ابن الحسين : أنباء الزمن في تاريخ اليمن، مخطوطة بدار الكتب المصرية بالقاهرة، عدد 1247، ص 16 أ.

<sup>(2)</sup> Karmmer : op.cit, Tome I, pp 205 - 266.

<sup>(3)</sup> أبو مخرمة : قلادة النحر في وفيات أعيان الدهر، مخطوطة في دار الكتب المصرية بالقاهرة، رقم 167، ج3، ص.ص 1205 - 1206.

<sup>(4)</sup> ابن هاشم : تاريخ الدولة الكثيرة، 1948، ص 41.

<sup>(5)</sup> انظر : ياسباغ : بهجة السمر في أخبار بندر سعاد المشتهر، ت.محمد بامطرف عدن 1983، ص37.

<sup>(6)</sup> Serjent : op.cit, p p 25 - 26



خرج إلى المدينة. الأمر الذي أثار غضب الأهالي هناك. وقد قال بافقيه الشحري منتقدا حاكم عدن آنذاك : "ولعمري قد أخطأ الرأي وأساء التدبير وأغضب ربّه العلي الكبير"<sup>(1)</sup>. وبعد أن رحلت الحملة البرتغالية عن ميناء عدن قام الحاكم العدني بأسر الجنود الأوربيين مستفيدا منهم في صناعة الأسلحة الحربية التي عرفوا بإتقان صناعتها. وفي الوقت نفسه كتب الحاكم العدني للسلطان العثماني "سليمان القانوني" معبرا عن رغبته في الدخول تحت لواء الدولة العثمانية<sup>(2)</sup>.

لقد ظل ميناء عدن، محافظا على استقلاله رغم شدة الحصار الاقتصادي البحري المفروض عليه من قبل البرتغاليين الذين منعوا السفن التجارية من الدخول إليه. فانخفضت الإيرادات وأفضى ذلك إلى سقوط الدولة الطاهرية رغم قربها من العثمانيين ودخلها تحت لوائهم سنة 1538 وقد استفاد العثمانيون استفادة كبرى من مدينة عدن إذ جعلوها قاعدة يضربون منها سفن البرتغاليين ويجهضون حملاتهم المتجهة إلى الجهة الجنوبية.

#### 9- التصدي العثماني للغزو البرتغالي المسلح للسواحل اليمنية :

ورث العثمانيون تركة المماليك عند انهيار دولتهم سنة 1517. وتحملوا مسؤولية مطاردة البرتغاليين في المحيط الهندي والبحر الأحمر وتغور السواحل اليمنية رغم الصعوبات الاقتصادية التي واجهوها بمصر إثر انتقال طرق التجارة إلى رأس الرجاء الصالح<sup>(3)</sup>، مما جعل المواجهة مع البرتغاليين أمرا واقعا. وقد تعزز التحالف البرتغالي مع الصفويين الذين يختلفون مذهبيا مع العثمانيين بينما حرص العثمانيون على تحمل المسؤولية في الدفاع عن الأراضي المقدسة بمكة والمدينة ضد البرتغاليين، للحصول على شرف زعامة العالم الإسلامي.

<sup>(1)</sup> بافقيه : تاريخ حوادث السنين، عمل مرقون، ص 68.

<sup>(2)</sup> Serjent : op.cit, p p 55 - 56.

<sup>(3)</sup> السروجي : سياسة مصر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مجلة كلية الآداب، جامعة الاسكندرية، ديسمبر 1955، ص 93.

## 10- العثمانيون في عدن :

أدرك العثمانيون أن السيطرة على اليمن وعلى عدن بالخصوص ستحقق لهم بعض أهدافهم. وذلك نظراً لموقعها عند المدخل الجنوبي لشبه جزيرة العرب وللمكانة الاستراتيجية التي يتمتع بها ميناؤها وإمكانية الاستفادة من قدرات أهاليها في الدفاع عن الحدود الجنوبية لدولتهم مما يتيح لسفنهم المرور من البحار الشرقية، إضافة إلى استخدام ميناء عدن محطة انطلاق للهجوم على السفن البرتغالية المبحرة في المحيط الهندي وخليج عدن وسواحل اليمن عموماً. فذلك ما سيمكنهم في النهاية من إقامة إمبراطوريتهم التي ستمتد حتى الشرق الأقصى.

وكان الأمير عامر بن داود الطاهري -كما ذكرنا- حاكماً لعدن منذ سنة 1517، إلى أن قدم العثمانيون إلى الهند سنة 1538 ليقتضوا على البرتغاليين بالقوة ويطردوهم من البحار الشرقية<sup>(1)</sup>. وقد انطلقت حملتهم من ميناء السويس للسيطرة على البحر الأحمر ثم اتصلوا بالأمراء المحليين بسواحل اليمن يساعدهم على الوصول إلى الهند. وكان من بينهم حاكم عدن الطاهري وكذلك أمير الشحر بساحل حضرموت. بيد أن عامر بن داود الطاهري رفض أول الأمر الاستجابة لطلب السلطات العثمانية<sup>(2)</sup>. فاضطروا إلى القدوم إلى ميناء عدن في 13 أوت 1538 وما إن شاهدتهم الطاهري حاكم عدن حتى أسرع بإصدار أوامره لجنوده بفتح بوابات المدينة للقوة العثمانية، لكن قائدهم أقدم على احتلال ميناء عدن وسلب أموال تجاره. وعند دخول العثمانيين الميناء، توجه إليهم حاكم عدن مع عدد من حاشيته بناء على دعوة القائد العثماني سليمان الخادم الذي تظاهر بإقامة حفل استقبال لهم على متن سفينة القائد العثماني، إلا أنه سرعان ما أطبق عليهم مصدراً أوامره بقتلهم وصلبهم على ساري السفينة لمدة ثلاثة أيام.

وأمر القائد العثماني أن يلاحق من تبقى من أفراد عائلة آل طاهر وأن تصدر كل أملاكهم بدعوى أنهم كانوا يسعون إلى تسليم عدن للبرتغاليين<sup>(3)</sup>.

وبعد أن خرج سليمان الخادم من عدن توجه بحملته إلى الهند وكلف "بهرام" بحكم ميناء عدن تسنده في ذلك قوة مكونة من خمسمائة جندي عثماني. وكان قد أحاط المدينة بالمدافع من كل الجهات. ولم تكن القيادة العثمانية بإسطنبول تعلم بأن الخادم أخذ عدن

<sup>(1)</sup> الهمداني مصدر مذكور، ص 51.

<sup>(2)</sup> Playfair : op.cit, p. 101

<sup>(3)</sup> Serjent : op.cit, p. 45



قسرا<sup>(1)</sup>. وكان لتلك السياسة العثمانية وقع سيء في نفوس العدنيين الذين فقدوا ثقتهم في العثمانيين وفي مصداقية أهدافهم التي تستروا عليها بالدين خاصة بعد أن نكل جنودهم بالأهالي فسيطر الحذر على الناس في تعاملهم مع كل من يمثل العثمانيين<sup>(2)</sup> في جنوب الجزيرة العربية. وفوت ذلك على الدولة العلية أن تكون جبهة إسلامية في البحار الشرقية وخاصة في منطقة المحيط الهندي والسواحل اليمنية لمواجهة خطر البرتغاليين.

## 11- تقدم العثمانيين نحو السواحل الهندية :

وبعد أن أحكم العثمانيون سيطرتهم على عدن واصلت حملتهم سيرها إلى ميناء "ديو" (Diu) لتنفيذ ما تبقى من خططهم لمواجهة البرتغاليين، ولكن هذه الحملة أخفقت في تحقيق غايتها. سنة 1538 ويمكن أن نرجع أسباب الفشل إلى عاملين: أولهما، ضعف شخصية قائد الحملة وتصرفاته الانفعالية وثانيهما ضعف استعداد حلفائه بالهند في التصدي للبرتغاليين عند ساحل الهند الغربي.

وهكذا لم تتجح حملة العثمانيين إلا في فرض حصار على القلعة البرتغالية في ديو (Diu) من جهة البحر وحتى هذا الحصار لم يكن ليصمد بعد علم قائدهم بوصول نجدة عسكرية برتغالية إلى القلعة المحاصرة. فقرر سليمان الخادم رفع هذا الحصار عائدا إلى الشواطئ العربية الجنوبية اليمنية في اليوم الخامس من شهر نوفمبر 1538.

## 12- محوذة العثمانيين إلى السواحل العربية :

اكتفى العثمانيون بفتح ثغور سواحل جنوب الجزيرة العربية بوصفها صمامات أمان يحمون بها حدود دولتهم الجنوبية بعد أن تعذر عليهم طرد البرتغاليين من المياه والثغور الهندية. لكنهم سيطروا على الموانئ المطلّة على طول السواحل العربية اليمنية كميناء عدن وميناء "الشحر" الحضرمي وميناء البصرة. وسرعان ما انحسر نفوذهم في مناطق الخليج العربي لرفض سكانها الرضوخ لهم مما عجل برحيلهم عنها<sup>(3)</sup>. ثم توجه سليمان

<sup>(1)</sup> قطب الدين : مصدر مذكور، ص 8 ب.

<sup>(2)</sup> سالم : مصدر مذكور، ص 146.

<sup>(3)</sup> Ross : The portugues in India and Arabia between 1507 - 1538, Journal of the royal asiatic society, London 1922, p.17

(روس : البرتغاليون في الهند والجزيرة العربية بين 1507 و 1538، ص 17)

الخادم إلى ميناء المخا اليمني بعد أن كان في ميناء عدن. وتوقفت مراكبه في الساحل اليمني. وأنزل جنوده استعداداً لمواجهة المماليك في زبيد وإخضاعهم لنفوذ الدولة العثمانية وقد وعد أحمد اليمني بتعيينه حاكماً عاماً على اليمن نيابة عن الدولة العثمانية<sup>(١)</sup>، ولكنه غدر به وأعدمه سنة 1539، بعد أن استفاد منه وكسب رضا العامة بواسطته. وعيّن الخادم مصطفى بك العثماني، أحد أمراء الحملة، حاكماً على زبيد وتهامة اللتين كانتا من قبل تحت السيطرة المملوكية. وقد استفاد الخادم من الخبرات الإدارية المصرية في شأن بعض الوظائف العسكرية والإدارية وذلك لإطلاعهم على شؤون اليمن فيما يخص الإدارة والمال والمكوس.

ومن أجل أن تتم له السيطرة على بوابة البحر الأحمر، أحكم سليمان الخادم سيطرته على المنطقة متعقباً كل سفينة برتغالية تدلف إلى البحر الأحمر. ولهذا الغرض وضع طوقاً عسكرياً حصّن بواسطته جزيرة كمران التي زرعها بمدافع الأسطول. وتمكن من السيطرة على ميناء "جيزان" واضعاً إياه تحت إمرة حاكم تهامة وزبيد. وعند نهاية رحلة القائد العثماني وصل إلى مدينة جدة سنة 1539 حيث أخذ قسطاً من الراحة أثناء عودته إلى الأستانة. على أن سيطرة العثمانيين على ميناء عدن لم تكن لتتواصل رغم احتفاظ الخادم بحامية تركية تدعم سيطرة العثمانيين على المدينة. فقد كان سكان عدن مستائين من تصرفات الخادم. ولذلك انقضوا على العثمانيين وأرغموا قيادتهم على إرسال قوة بحرية يقودها بري باشا لتقمع انتفاضة الأهالي وتحتفظ الدولة العثمانية بهيمنتها على ميناء عدن وتعزيز سيطرتها عليه وعلى السواحل اليمنية الجنوبية<sup>(٢)</sup>.

وفي عام 1551 قصف القائد بري باشا تحصينات المدينة وقاد هجوماً كاسحاً ليطرد به البرتغاليين الذين كانوا قد دخلوا ميناء عدن. فتمكن من السيطرة عليه ثانية تحت إمرة الدولة العثمانية واستبقى فيه حامية معززة بتحصينات قوية ثم عاد إلى القاهرة<sup>(٣)</sup>.

يتضح إذن أن النشاطات العسكرية العثمانية كانت تتخذ من عدن الواقعة عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر قاعدة لانطلاق حملاتها، لأنها أضحت مكاناً يوفر للدولة العثمانية ضمانات تحصينية. ومن هنا سعى العثمانيون، منذ منتصف القرن السادس عشر وما بعده، إلى تعزيز وجودهم في الميناء. فلم يمض النصف الأول من القرن السادس

<sup>(١)</sup> Sanger : Arabian peninsula, co rn Univ. pr. New York 1954, p 220.

(سنقر : شبه جزيرة العرب، جامعة كورن، نيويورك 1954، ص 220)

<sup>(٢)</sup> قطب الدين : مصدر مذكور، ص 19 أ.

<sup>(٣)</sup> البحراوي مرجع مذكور، ص 1.



عشر حتى تمكن العثمانيون من طرد البرتغاليين من البحر الأحمر والسواحل اليمنية وأخضعوا معظم الموانئ الإفريقية والآسيوية العربية الكائنة على سواحل البحر الأحمر جعلوها تحت سيطرتهم فصار البحر الأحمر والساحل الجنوبي للبحر العربي، بذلك، بحيرة عثمانية يغلقونها في وجه السفن البرتغالية والأوروبية. وذاك ما شجعهم على السيطرة على طرق التجارة وترويج البضائع الشرقية في أسواق أوروبا مستفيدين من قنوات التجارة بمختلف أنواعها بما فيها تجارة العبيد التي ساهم البرتغاليون في انتشارها حتى غدت تجارة رابحة لها أسواقها ومريدوها. كما كان هناك تجار في جنوب الجزيرة العربية في الإمارات المسلمة في شرق إفريقيا يروجون لتجارة الرقيق الأسود المنتشرة بين سكان إفريقيا بتشجيع من البرتغاليين وغيرهم من التجار الأوروبيين.

وهكذا، فإن العثمانيين وإن كانوا قد تمكنوا من كبح جماح التوسع البرتغالي واستطاعوا تأمين الموانئ العربية المطلّة على السواحل الجنوبية للبحر الأحمر والبحر العربي ضد هجمات البرتغاليين، فإنهم أخفقوا في القضاء على الوجود البرتغالي في البحار الشرقية وفتح طرق التجارة أمام السفن العربية والمسلمة. والرأي عندنا أن فشل العثمانيين في تحقيق أهدافهم كانت وراءه عوامل متعددة منها عجزهم عن توحيد المسلمين في البحار الشرقية لمواجهة الأطماع البرتغالية وكذلك إهمالهم موانئ الخليج العربي، مما هيأ الفرصة للعرب الخليجيين لكي يبقوا مستقلين. ويمكن أن يضاف إلى ذلك مقاومة العرب اليمنيين للعثمانيين وثوراتهم المستمرة ضدهم. ورغم أن العثمانيين كانوا يسعون سعياً حثيثاً للسيطرة على بلاد اليمن، فإنهم خرجوا منها مكرهين سنة 1635 إثر مقاومة الوطنيين لهم. لكنهم عادوا إليها في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي ليخرجوا منها مجبرين هذه المرة بعد هزيمتهم في الحرب العالمية الأولى على يد الحلفاء سنة 1918 مما جعل المؤرخين يطلقون على اليمن لقب "مقبرة الغزاة الأتراك" كما يرى الكاتب الغربي (Jacob) "جاكوب" <sup>(1)</sup> في كتابه "ملوك العرب".

لقد كان اليمن بموقعه الاستراتيجي الهام منطقة صراع دائم وساحة أطماع تتصارع فيها قوى مختلفة تتناوب على احتلالها بالقوة العسكرية بغية تحقيق نهضة اقتصادية. ولما أفل نجم القوة الاستعمارية البرتغالية في الموانئ والبحار الشرقية، ظهرت قوى استعمارية جديدة مثل هولندا وفرنسا وبريطانيا. وسعت إلى إنعاش تجارتها. واستطاعت أن تكسب

<sup>1</sup> Jacob : kings arabian, London Mills and Boon, 1923, p75

(جاكوب : ملوك العرب، لندن، ملز وبون، 1923، ص 75)

ثروات هائلة. ودخلت هولندا دائرة الصراع في البحار الشرقية والسواحل اليمنية بوجه خاص لتحقيق غاياتها الاستعمارية الهادفة إلى القضاء على الاحتكار البرتغالي لتجارة الشرق الذي استمر ما يقارب القرن منذ أن رست السفن البرتغالية في الشواطئ الهندية عبر الطريق البرتغالي الجديد في موفى القرن الخامس عشر ثم تعاظمت قوة الدول الأوروبية آنذاك وخاصة هولندا وفرنسا وبريطانيا وقوي تأثيرها في مجريات الأحداث العالمية، وتجلّى ذلك في صراعها على السيطرة على البحار الشرقية والسواحل اليمنية، فما هي مظاهر النشاط الاستعماري الأوروبي في السواحل اليمنية.

#### IV- ظهور النشاط الاستعماري الهولندي في السواحل اليمنية :

دخلت هولندا مجال التنافس في البحار الشرقية عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر لتتمكن من الاستحواذ على خيرات المنطقة. وقد تم لها ذلك عند انحسار قوة البرتغاليين بداية من القرن السابع عشر، وكان هدف الهولنديين التبادل التجاري مع شعوب هذه البحار وقد تأسست شركة الهند الشرقية الهولندية للمقاولات منذ سنة 1602. وكانت بمثابة الحكومة المستقلة في قارة آسيا، غايتها تنمية العلاقات السياسية وعقد الأحلاف العسكرية في جزر الأرخبيل الأندونيسي وسواحل المحيط الهندي والسواحل اليمنية والهدف من وراء ذلك كله حماية التجارة الهولندية<sup>(1)</sup>.

وفي سنة 1614 أرسلت شركة الهند الشرقية الهولندية أسطولاً يقوده "فان دن بروكه" (Van den Broecke) إلى البحر الأحمر وخليج عدن للبحث عن أسواق تجارية ولجمع المعلومات عن الموانئ والشعور المطلّة عليهما. وعند وصوله إلى عدن استقبل مندوب شركة الهند الشرقية الهولندية استقبالا طيبا وأخبر واليها أنه يحمل تصريحاً من الباب العالي بمزاولة التجارة في أسواق الموانئ الشرقية عامة واليمنية خاصة، غير أن والي عدن أبلغه أن عليه الاتصال بالحاكم العثماني بصنعاء، وأشار حاكم عدن إلى فان دن بروكه (Van den Broecke) بمغادرة ميناء عدن حالا كي لا يذهب في ظن تجار عدن أن قدوم الهولنديين تهديد لمصالحهم التجارية. فما كان من الهولندي بروكه

<sup>(1)</sup> براور كبلان : اليمن في أوائل القرن السابع عشر: رحلة فان دن بروكه، أمستردام، نشره قلوو واروب، 1989، ص 54.



(Broecke) إلا أن امتثل لأمر حاكم عدن فاستأنف رحلته نحو الشرق ليصل إلى ميناء "الشحر" الحضرمي، حيث أسس وكالته الهولندية. ومن ثم انطلق إلى ميناء "المخا" حيث استقبله الوالي استقبالا حسنا ووافق على تأسيس وكالة هولندية في "المخا" بعد مباركة الحاكم العثماني العام بصنعاء. وتم الاتفاق بين الطرفين على أن تكون ضرائب الجمارك 5,3 % . ثم منح حاكم "المخا" الهولندي بروكه (Broecke) ترخيصا لزيارة كافة الموانئ اليمنية ودعا حكامها إلى إكرام الهولندي وحسن استقباله (1).

ولقد اتجه "قان دن بروكه" (Van den Broecke) إلى صنعاء ليلتقي باليهما العثماني الذي أخبره أنه ليس من صلاحياته أن يمنح له ترخيصا بإقامة وكالة هولندية في اليمن وأنه إذا ما أراد الحصول على الترخيص المطلوب فعليه أن يتوجه بطلبه إلى السلطان العثماني في الأستانة. وكان والي صنعاء يهدف من وراء ذلك إلى إبقاء الأراضي المقدسة بعيدة عن أية قوة نصرانية تدخل البحر الأحمر. ونتيجة لتعثر بروكه (Broecke) في الحصول على موافقة الوالي العثماني بصنعاء، قرر مغادرة الموانئ اليمنية مبحرا إلى الهند من غير أن يحقق لبلاده أي مكسب في خليج عدن أو في البحر الأحمر. مما حتم على شركة الهند الشرقية الهولندية في سنة 1652 تأسيس قاعدة لها عند رأس العواصف لتزويد سفنها باحتياجاتها عند القيام برحلاتها الطويلة إلى جزر الأرخبيل الأندونيسي والشرق الأقصى. كما شجعت الوكالة الهولندية جمهور الهولنديين على الهجرة إلى شرق آسيا (2).

وكانت الأزمة الاقتصادية ببلاد اليمن على أشدها من جراء تحول طرق التجارة عنها إلى رأس الرجاء الصالح. بيد أن توجه اليمنيون إلى زراعة البن وتصديره بكميات كبيرة إلى بلدان الشرق الأوسط وأوروبا وأمريكا عبر الشركات الفرنسية والأوروبية، وكان مردود التصدير يخفف من وطأة الأزمة الاقتصادية. وقد أرسل العثمانيون إلى إمام اليمن سنة 1712 رسالة يطلبون فيها أن يقتصر تصدير البن على طريق رأس الرجاء الصالح.

ولكنه رفض المطلب العثماني وفضل المصلحة الوطنية على العاطفة الدينية وفي أثناء ذلك بدأت تظهر بوادر النشاط الفرنسي في المنطقة.

<sup>1</sup>) Hunter : op.cit, p 164.

<sup>2</sup>) Marston : op.cit, pp. 25 - 26.

## V - بداية النشاط الاستعماري الفرنسي في السواحل اليمنية :

عندما تمكن البريطانيون من تأسيس شركتهم التجارية مع الهند في عدن كان الفرنسيون يسعون إلى الاستحواذ على ما تبقى من المراكز الهامة في البحر الأحمر والمحيط الهندي وخليج عدن خاصة. وقد دشنوا وجودهم بتأسيس شركة عن طريق رشيلىو (Rasulla) الذي أصبح مشرفاً على التجارة البحرية سنة 1627. لكنهم حصلوا في جوان من السنة نفسها على موافقة ملكية فرنسية مدتها عشرة أعوام لتقيم الشركة مستعمرات في الشرق<sup>(1)</sup>. ومن هنا سميت شركة رشيلىو (Rasulla) (شركة الشرق). وفي سنة 1664، تأسست الشركة الفرنسية على نمط الشركات الإنجليزية والهولندية وأطلق عليها اسم (شركة الهند الشرقية الفرنسية)<sup>(2)</sup>. وقد لها النجاح كباقي قريناتها من الشركات الفرنسية الأخرى التي تأسست منذ أواخر القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر لتقوم بمهام تمتين علاقات فرنسا مع بلدان الشرق والهند. وصار لها حضور في قسم من الموانئ العربية وموانئ ساحل إفريقيا. ورغم دخول الفرنسيين المتأخر إلى المنطقة، فإنهم وثقوا صلاتهم بسكان الموانئ الأصليين بالساحلين الشرقي والغربي للبحر الأحمر. بيد أن بداية دخولهم في خليج عدن كان سنة 1620 عند مرور "انطوان يوليويو" (Antoine Youliou)<sup>(3)</sup> بالسواحل المذكورة عائداً إلى الهند. لكن ذلك لم يكن إلا مروراً عابراً، إلى أن تم حضورهم الفعلي سنة 1709 لدى وصول بعثة فرنسية يرأسها دي ميرفيل (Demarveile) في 6 فيفري 1708 على ظهر السفينتين "كوروز" (Curieuse) و"ديليجنت" (Diligent) المسجلتان في شركة القديس مالو (St Malo) الفرنسية. وكان هذا القبطان قد التقى بحاكم عدن الذي استقبله بالترحيب<sup>(4)</sup>، وسمح للسفينتين الفرنسيين بالقيام بأعمال التجارة بالمخا نهاراً والتوقف عنها بعد الغروب. وسمح للفرنسيين أيضاً بممارسة شعائزهم الدينية في الموانئ اليمنية وبناء دور العبادة فيها. وقد أفضى ذلك كله إلى اشتداد التنافس بين الفرنسيين والبريطانيين في السواحل اليمنية، فما هي مظاهره ؟

<sup>(1)</sup> ibid, p26.

<sup>(2)</sup> ماكرو : اليمن والغرب، تعريب حسين العمري، دار الفكر العربي، دمشق 1983، ص 38.

<sup>(3)</sup> Hoskins : The Growth of British Interest in the route to India, Tufts coll press, U.S.A. journal of the India history, N° II p. 116.

(هوسكينز : نمو المصالح البريطانية في طريق الهند، مقالة بقلم توفتسي، حولية تاريخ الهند، عدد II، الولايات المتحدة الأمريكية، ص 116).

<sup>(4)</sup> ماكرو : نفس المصدر، ص 39.



### \* التنافس الفرنسي البريطاني في السواحل اليمنية :

دخل الفرنسيون في صراع كبير مع إنجلترا خلال الخمسينات من القرن الثامن عشر، من أجل السيطرة على طرق المواصلات في البحار الشرقية. وقد أبدى البريطانيون حرصاً شديداً في الهيمنة على تلك الطرق في حين سعى الفرنسيون في إصرار إلى حسم الموقف لصالحهم وذلك عندما عمل لويس الخامس عشر (Lewis XV) سنة 1741 على تجديد الاتفاقية بين العثمانيين وفرنسا الأولى (Francois I) ملك فرنسا سنة 1536. وقد حصل الفرنسيون بموجب هذه الاتفاقية على حق حماية المسيحيين الكاثوليك في الولايات التي تخضع للحكم العثماني. لكن الإنجليز كانوا يدركون أن المغزى من وراء ذلك هو التدخل الفرنسي في الولايات العثمانية. فبعد نشاطات الحماية، تمكنت فرنسا من التوغل سياسياً في بلاد الشرق التي يحكمها العثمانيون. فتنامى عندئذ قلق البريطانيون من استغلال الفرنسيين لطريق الملاحة القديم عبر البحر الأحمر بما يعنيه ذلك من تهديد المصالح البريطانية في الهند والشرق عموماً ومنه عدن.

وقد كانت تحركات الفرنسيين تقابل برّد فعل بريطاني قائماً على الحث على العودة إلى الطريق التجاري القديم في البحر الأحمر وذلك لنقل السلع والبريد بين جنوب شرق آسيا وأوروبا، لأن الوقت الذي تستغرقه السفن عبر الطريق القديم أقل من الوقت الذي تقطعه السفن في طريق رأس الرجاء الصالح. ولذلك أبدى الفرنسيون استعدادهم لتنشيط التجارة مع مصر وطريق البحر الأحمر. فاتفقوا سنة 1785 مع "مراد بك" سلطان الدولة العثمانية على شروط من تلك التي ضببطتها اتفاقية العثمانيين مع الإنجليز في البحار الشرقية<sup>(1)</sup>.

ولقد تمكنت الحكومة الفرنسية عبر قنصلها في القاهرة من إبرام اتفاقية مع العثمانيين تتيح للتجارة الفرنسية الرواج في البحر الأحمر وخليج عدن وتمكن الفرنسيون من السيطرة على الطريق البحري للهند. ويمكن أن يفهم من الخطاب الذي بعثه السفير البريطاني بالأسنانة إلى حكومته سنة 1777، أن البريطانيين لم ينتبهوا إلى حقيقة النوايا التي تخفيها فرنسا في بعثتها التجارية التي اتجهت إلى زيارة الموانئ الشرقية المصرية

<sup>(1)</sup> أنيس : الدولة العثمانية والشرق العربي (1514 - 1914)، مكتبة الانجلو المصرية القاهرة ، (د - ت) ص 188.

وقد كانت تضرر احتلال مصر لتتمكن من التحكم في الطريق التجاري البحري القديم بعد فتحه<sup>(1)</sup>.

ويقول المفتش العام الفرنسي البارون دي توت (Le Baron de Tott) "إن البعثة التجارية الفرنسية تنوي زيارة الموانئ المصرية والقاهرة لعقد صفقات مع بكوات المماليك<sup>(2)</sup> سنة 1777، ولكن سرعان ما انكشفت تلك النوايا الخفية، عندما صرح القنصل الفرنسي ماجلون (Magailon) في القاهرة قائلاً : "إذا أصبح الفرنسيون سادة البحر الأحمر فسيهددون الإنجليز ويطردونهم من شبه القارة الهندية"<sup>(3)</sup>.

ولكن الإنجليز أقاموا بالمنطقة بعد أن عرفوا أهمية المستعمرة الجديدة. فازداد تدفق مواطنيهم عليها وتحالفت حكومتهم مع الولايات المتحدة الأمريكية، لتقف القوتان في مواجهة الفرنسيين.

وقد بدأ النشاط العسكري الفرنسي عندما شرعت الحكومة الفرنسية بمساعدة قنصلها في القاهرة في التخطيط لغزو مصر. وكان ذلك تمهيداً لحملة "نابليون بونابرت" (Napoleon Bonaparte) على مصر سنة 1798، وقد استفادت الحكومة الفرنسية من تحليلات رجال السياسة الفرنسيين الذين خبروا الشرق وعرفوا المسالك المؤدية إليه، كما أنهم عرفوا الوقت الملائم لانتهاز الفرصة وأدركوا ما توفره الظروف المحيطة بأوروبا والشرق من عوامل مساعدة لتحقيق ما كانت تصبو إليه فرنسا.

وعندما بدأت حملة بونابرت (Napoleon Bonaparte)، كان الاقتصاد البريطاني يتعرض لضغط كبير شعرت به الحكومة نتيجة وجود الفرنسيين بالمنطقة. ولذلك، أقدمت الحكومة البريطانية بالهند على تعزيز وجودها في البحر الأحمر وبناء التحصينات التي تمكنها من صد العمليات المسلحة الفرنسية في المراكز الاستراتيجية كباب المندب. فأبحرت قوة بريطانية هندية يقودها الكولونيل جون موراي (John Murray) سنة 1799 لتحتل جزيرة ميون (بريم) اليمنية التي تشرف على مضيق باب المندب. لكنها سرعان ما انسحبت منها لقلّة مياهها الصالحة للشرب ورداءة مناخها وصعوبة العثور فيها على مواقع ساحلية تكمن بها المدافع البريطانية. وقد تمكن موراي (Murray) من عقد صلات

<sup>1</sup> Charles : Les origines de l'expedition d'Egypte, paris plon nourritetcie, 1910, p343.

(شارل : جذور حملة بونابرت على مصر، باريس 1910، ص 343).

<sup>2</sup> Chfarles, op.cit p 94.

<sup>3</sup> Hoskins : British Route to India, Longmans Green, London 1928, p.21.

(هوسكينز : طريق بريطانيا إلى الهند، لندن 1928، ص 21).



مع سلطان لحج وعدن ليسمح له بإبقاء الإنجليز مؤقتاً في ميناء عدن. وبمرور الوقت عقد الكولونيل مع السلطان العبدلي حاكم لحج وعدن تحالفاً يقضي باتخاذ المنطقة قاعدة بريطانية دائمة تنطلق منها سفنه <sup>(1)</sup>. وقد ظلت سفنه بالميناء إلى حدود شهر مارس سنة 1800 منتظرة هبوب الرياح الموسمية التي تتجه بتياراتها الهوائية إلى شبه القارة الهندية فتساعد على الوصول إلى الهند التي دخلها موراي (Murray) في السنة نفسها بكامل القوة البريطانية.

## VI - ظهور النشاط الاستعماري البريطاني في السواحل اليمنية :

شهد عام 1760 مغادرة وكالات الهولنديين التجارية لسواحل اليمن، مما فسخ الطريق للبريطانيين كي يصدروا البن ومنتجات اليمن الأخرى إلى بلدان أوربا <sup>(2)</sup>، بيد أن التجار الهنود كانوا يسعون إلى السيطرة على التجارة الداخلية مع تجار سواحل اليمن وحضرموت. وكان السعي البريطاني عند بداية القرن السابع عشر يلقي المباركة من قبل حكومة الهند البريطانية.

لكن الحضور البريطاني في سواحل اليمن تقرر هذه المرة طبقاً لأوامر الملكة إليزابيث الأولى (Elizabeth I) التي منحت شركة الهند الشرقية امتيازاً يخول لها إقامة مشاريع تجارية في عدن والمنطقة الشرقية، وقد تأخر ذلك نسبياً نظراً لظروف خاصة أحاطت بالشركة <sup>(3)</sup>. فاقترص نشاطها على حماية طرق المواصلات بين أوربا والهند وحماية التجارة البريطانية في حوض المحيط الهندي، سعياً إلى استبعاد القوى الغربية التي تنافسها في المنطقة كالفرنسيين والأمريكيين. وقد كانت أولى محاولات الشركة الهندية البريطانية تتمثل في بعث السفينة الأولى إلى جزيرة "سقطرة" بإمرة الضابط البريطاني وليام كلينج (William Keeling) قاصداً عدن ليقم وكالة تجارية فيها. بيد أن البريطانيين واجهوا حضوراً عثمانياً في المنطقة. ولذلك فشلت محاولتهم الأولى، فأعادوا

<sup>1</sup> ) Ingrams : the Yemen Imams, Rulers Revolutions, Camelot press, London 1963, p.50.

(انجرامز : اليمن الأئمة والثورة، لندن 1963، ص 50).

<sup>2</sup> ) Marston : Op. Cit. p 26.

<sup>3</sup> طه : سياسة بريطانيا العظمى في جنوب الجزيرة العربية، دار الفكر العربي، القاهرة 1969، ص 25.

الكرة بعدئذ مرسلين سفنهم إلى ميناء عدن بقيادة البحار البريطاني "ألكسندر شاربى" (Alexander Sharpy) في 9 أبريل 1609. ولئن رحب العثمانيون بالسفينة، فقد سارعوا بعد ذلك إلى اعتقال بحارتها وصادروا حمولتها، ولكنهم أطلقوا، فيما بعد، سراح البحارة لتتطلق القوة البريطانية إلى ميناء "المخا". باءت تبوء المحاولة الثانية أيضا بالفشل<sup>(1)</sup>. ولم يقف البريطانيون عند هاتين العمليتين بل أرسلوا سنة 1610 ثلاث سفن إلى عدن بقيادة الكابتن ميدلتون (Middelton) لترسو في العاشر من نوفمبر بميناء عدن الذي كان يحكمه "جعفر باشا" وبعد التوقف في الميناء ترك القبطان البريطاني إحدى سفنه بالميناء وتوجه بسفينتين أخريين إلى ميناء "المخا" حيث أظهر العثمانيون حفاوة به في البداية ثم سرعان ما انقلبوا عليه بعد ذلك، وأرسلوا بالكابتن ميدلتون (Middelton) مخفورا إلى صنعاء<sup>(2)</sup>، لكن الأسطوانة أمرت بإطلاق سراحه محذرة الإنجليز من مغبة العودة إلى شبه الجزيرة العربية أو الاقتراب من موانئ اليمن والأراضي المقدسة. ورغم ذلك استمر السعي البريطاني للوصول إلى ميناء عدن والبحر الأحمر. ففي سنة 1612 وصلت السفن البريطانية إلى الميناء منطلقة من لندن بإمرة الكابتن "جون ساريز" (John Saris). وكان معه ثلاثة مرافقين. وعندما وصلت إلى ميناء "المخا" التي يحكمها "أدهر" اليوناني الأصل، أظهر مبدئيا ترحيبه بالإنجليز مصدرا قرار يسمح لهم بأن يتاجروا بحرية على امتداد السواحل اليمنية كلها وأن يتبادلوا السلع مع السفن الهندية هناك، وأن يتزودوا بما يحتاجونهم في ميناء "المخا". وظل الأمر كذلك حتى وصل المخا سنة 1618 القبطان شيلنج (Shilling) ليقود السفينة آن رويال (Ann Royale) وينشئ وكالة تجارية بالمخا حدد فيها ضرائب الاستيراد والتصدير بنسبة 3%<sup>(3)</sup>.

أما بالنسبة إلى السياسة الإنجليزية إزاء الأنمة الزيديين في اليمن آنذاك، فقد تمثلت في مساندتهم حتى يجد الإنجليز لهم سندا داخل اليمن يمكن أن يساعدهم على عمليات التبادل التجاري، خاصة ما كان يتعلق منه بتجارة سلعة البن اليمني في المخا.

<sup>1</sup> ) Marston : op. Cit. p 26.

<sup>2</sup> )Hunter : op. cit. p 164.

(هينتر : مصدر مذكور، ص 26).  
(<sup>3</sup>) سالم : مصدر مذكور، ص 27.



وقد تواصلت هذه العلاقة الودية لمدة مائتي عام على النحو الذي يؤكدته إنجرامز (Ingrames) مبينا أن الإنجليز في خمسينات القرن العشرين مدينون لأسلافهم الذين سعوا إلى إقامة علاقات حسنة مع الأئمة الزيديين <sup>(1)</sup>.

ومما لا شك فيه أن بلاد اليمن تمتعت باستقلالها الكامل لمدة مائتي عام تقريبا، تحت حكم أئمة صنعاء الزيديين. وذلك بعد طرد العثمانيين منها إثر ثورة الإمام ابن القاسم سنة 1635. وقد مدّ الزيديون نفوذهم في عهد هذا الإمام (أربعينات القرن السابع عشر) فشمّل بعض المناطق الجنوبية مثل لحج وميناء عدن ولكن الأئمة الزيديين لم يتمكنوا من الأخذ بزمام الأمور، مما شجع ذلك الحكام المحليين ببعض المناطق الجنوبية على الاستقلال. وظهرت الأقاليم المستقلة ومنها لحج التي أعلن شيخ العبادلة استقلالها سنة 1728 <sup>(2)</sup> ليمد سيطرته على ميناء عدن معلنانفسه سلطانا حاكما على لحج وعدن وضواحيها، على أن تكون مدينة "الحوطة" عاصمة للإمارة العبدلية التي تبعد عن ميناء عدن حوالي ثلاثين كيلومترا. وبهذا تكون عدن حتى سنة 1839 تحت إمرة حكام لحج العبادلة إلى أن احتلها البريطانيون.

## 1- السياسة الإنجليزية في السواحل اليمنية :

كانت شركة الهند الشرقية البريطانية تسعى للحصول على نشاط تجاري في سواحل البحر الأحمر وخليج عدن والمستعمرات الهندية. لكن هذا النشاط أخذ يتضاءل بفعل اقتصار طرق تصدير البن اليمني على القوافل الذاهبة إلى ميناء جدة في طريقها إلى الأستانة وقد كان، قبل ذلك، يصدر إلى أوروبا والهند. وعندما علمت الشركة البريطانية بوجود الأمريكيين في عدن وشرائهم كميات من البن، أرسلت بوفهام (Bophaim) على رأس بعثة إلى البحر الأحمر لتنشيط التجارة بين موانئ المنطقة والمستعمرات في الهند <sup>(3)</sup>. وقد سعى البريطانيون دوما إلى تدعيم تجارتهم في السواحل اليمنية لكي يتمكنوا من حماية مصالحهم في البحار الشرقية. ولذلك أعطوا بوفهام (Bophaim) صلاحيات تمكنه من عقد اتفاقيات من شأنها توطيد المصالح البريطانية. وتأتي اتفاقيته مع السلطان في

<sup>1</sup> ) Ingrames :Op. Cit. p 51.

<sup>2</sup> ) الجرافي : المقتطف من تاريخ اليمن، مطبعة الحلبي، القاهرة 1951، ص 94.

<sup>3</sup> )Marston : Op. Cit. , p 32.

عدن وإمام صنعاء في هذا الإطار. كما وقع السلطان العبدلي في الحوطة عاصمة "لحج" معاهدة صداقة وتبادل تجاري مع الإنجليز سنة 1802 واعتمدت المعاهدة لدى الأمير أحمد باصهي المندوب العبدلي وحاكم ميناء عدن. وتتص هذه الإتفاقية على :

- أن يظل ميناء عدن مفتوحا أمام السلع التجارية البريطانية.
  - أن يظل الاتصال بين الرعايا الإنجليز وشركة الهند الشرقية البريطانية مستمرا.
  - أن تخصص قطعة أرض غربي عدن للشركة الهندية البريطانية لكي تبنى بها مستودعا للفحم.
  - أن يكون مقدار الضريبة الجمركية لمدة عشر سنوات 2% ، على أن تبلغ بعد ذلك 3% بعد السنين العشر.
  - أن يكون للرعايا البريطانيين حق التنقل في الأراضي العبدلية ونقل أملاكهم متى شاؤوا.
  - أن يتعهد السلطان العبدلي باستيفاء ديون الرعايا البريطانيين من تجار عدن وسكانها.
  - أن تعرض النزاعات التي قد تحدث بين الرعايا الإنجليز وسكان ميناء عدن على المقيم البريطاني بـعدن وتتم المحاكمة وفق القوانين واللوائح العبدلية البريطانية<sup>(1)</sup>.
- ولا يخفى ما في هذه الاتفاقية من تنازلات من شأنها انتهاك سيادة البلاد. كما أن هذه الاتفاقية تمثل البوادر الأولى للمد الاستعماري البريطاني في ميناء عدن فبموجبها صار الإنجليز يمارسون نشاطهم بحرية دون أن يخضعوا لقوانين السلطة العبدلية في لحج وعدن. ثم إن هذه الاتفاقية لم تراعي المنافع التجارية في السنين اللاحقة ذلك أن استيفاء المكوس على وثيرة واحدة على مدار عشر سنوات من شأنه أن يلحق ضررا فادحا بالاقتصاد للتفاوت الكبير بين ثبات نسبة المكوس وتزايد كميات البضائع وارتفاع الأسعار على أن هذه الاتفاقية تبقى جمة النفع للبريطانيين ولذلك عدها الجنرال جاكوب

<sup>(1)</sup> Aitchison : A Collection of the treaties engagements and sands realting to india and nighbouring countries, 1892 vol.XI, p 144.

(ايتشيسون : الاتفاقيات والمعاهدات الالانية ومعاهدات الحماية بين بريطانيا وسلطنات وإمارات ومشيخات الجنوب العربي والاتفاقيات الاستشارية التي ارتبط بها حكام الجنوب مع بريطانيا، 1892، ج XI، ص 144).



(Jacob) بأنها من أحسن الاتفاقيات التي عقدها البريطانيون ومن أكثرها نفعا في ذلك الوقت <sup>(1)</sup>.

ولقد فرضت الحكومة البريطانية على السلطان أحمد ابن عبد الكريم العبدلي عقد مثل هذه الاتفاقية والتوقيع عليها، ومارست عليه دون شك ضغوطا سياسية وعسكرية حتى تختبر السلطان والحكام المجاورين، لتعلن بعد حين تدخلها المباشر واحتلالها الميناء بعد احتدام الصراع والمنافسة بين الدول الأوربية وخاصة بريطانيا وفرنسا للسيطرة على الموانئ والأسواق باعتبارها مناطق نفوذ وعلى المواقع الاستراتيجية العسكرية. وما ميناء عدن إلا أحد هذه المواقع التي تتمتع بكافة المقومات التي تحتاجها بريطانيا في سياستها الدولية. وإلا كيف سيوافق حاكم على نسبة بسيطة من الضرائب على السلع البريطانية دون غيرها. إن منطق التهديد والقوة البريطانيين هو الذي كان يتحكم في توجيه منطق ذلك العصر وما السلطان أحمد العبدلي إلا أحد ضحايا هذه السياسة الاستعمارية البريطانية في الموانئ والبحار الشرقية والسواحل اليمنية خاصة.

أما رد الفعل على حكومة صنعاء فيتجلى من خلال تسخير البريطانيون لحكام لحج وعدن حتى يستخلصوا ديون رعاياهم مما جعلهم في نهاية الأمر بمثابة عمال لهم على ميناء عدن ينفذون ما يطلبه منهم البريطانيون. ومن شأن ذلك أن يتيح للحكومة الإنجليزية فرصة إضعاف الهيمنة العثمانية التي كان حكام عدن تابعين لها.

ولم يول السلطان العثماني والإمام الزيدي بصنعاء أهمية للتحركات البريطانية التي تطورت فيما بعد لتهيئ المجال الملازم للتحرك العسكري ضد حكومة الأئمة في صنعاء. ولم يجد الإنجليز أمامهم إلا مقاومة القبائل العربية المحيطة بعدن كما توقع الساسة الإنجليز. ومن هنا ازداد الاهتمام الإنجليزي بطرق البحر الأحمر الملاحية إذ أرسلت بعثة يرأسها فالنتيا (Valentia) سنة 1805 مهمتها دراسة الميناء دراسة تمكن الحكومة البريطانية من الهيمنة على سواحلها. ولذلك كتب فالنتيا (Valentia) لحكومته مبينا فائدة الموانئ اليمنية للسياسة البريطانية التي ستجد نفسها في مواجهة القوى الغربية المنافسة لها <sup>(2)</sup> وقد طالب بأن يزداد حجم التجارة البريطانية الهندية في المنطقة وأبدى رأيه في الآن نفسه في أهمية ميناء عدن وفي الحاجة الملحة إليه، لما يضطلع به من دور

<sup>1</sup> ) Jacob : Op. Cit. p 65.

<sup>2</sup> ) Little : South arabia prena of conflit. Pall Mall, London 1968 P 10.

( ليتل : الصراعات في الجنوب العربي، لندن 1968 ص 10).

استراتيجي يتحكم في تحصينات المنطقة. وليس غريباً أن يصف فالنتيا (Valentia) لحكومته ميناء عدن قائلاً: "إن الميناء هو جبل طارق الشرق" <sup>(1)</sup>. ولذلك فهو يقترح أن تقام وكالة تجارية في عدن يرعى مصالحها مقيم إنجليزي دائم فيتسنى تدريجياً للإنجليز احتكار تجارة الموانئ اليمنية على طول السواحل اليمنية والموانئ المقابلة في ساحل شرق إفريقيا. ولكي يتم لهم ذلك، ألح فالنتيا (Valentia) على وجوب التحالف مع القوى المناوئة للعثمانيين لمواجهة المد العثماني ومن ثم ضمان حماية المصالح البريطانية في السواحل اليمنية. ويمكن نستنتج من خلال توصيات فالنتيا (Valentia) مدى قدرة البريطانيين على التفاهم مع أية قوة يمكنها أن تخدم مصالحهم وترد على تهديدات منافسيهم.

على أن حركة المنافسين لم تنته، رغم سعي البريطانيين إلى فرض وجودهم في المنطقة برمتها. فقد تمكن التجار الأمريكيون من إحداث ضجة اقتصادية أضرت بالمصالح البريطانية وأثرت على حركة ميناء عدن. فارتفعت أسعار البن حتى بلغ ثمن الكيس الواحد أكثر من 75 دولاراً أمريكياً. ولذلك، أبدت شركة الهند الشرقية البريطانية قلقها إزاء هذا الوضع ورفعت للحكومة البريطانية في الهند خطاباً كشفت فيه عن قيمة الأضرار التي ستكبدها المصالح الإنجليزية إذا ما بقي الحال على ما هو عليه، مبينة في الآن نفسه أن السواحل اليمنية خالية من السفن المناوئة لبريطانيا لتشعر البريطانيين بأن الفرصة سانحة لهم لاحتلال أي ميناء من موانئ سواحل اليمن. وسيتخذ التدخل الإنجليزي فيما بعد صوراً جديدة تمكن من زعزعة الأمن الداخلي بالموانئ. فيتمكن البريطانيون من التحرك مستفيدين من فساد العلاقة بين الناس وحكامهم. وقد استغلت حكومة الهند البريطانية أحد النزاعات التي حصلت سنة 1817 في المخا ذلك أن أهالي المنطقة قد تحركوا في اتجاه القائمين بالوكالة البريطانية في المخا فهددوهم وأهانوهم وسلبوا مستودعات الوكالة وأقصوا وكيل الشركة إلى الهند <sup>(2)</sup>. لقد طالبت حكومة الهند من حاكم صنعاء أن يكلف أمير المخا بتحديد مسؤولية الحادث. ثم أرسلت حكومة الهند البريطانية قوة حربية إلى المخا لتنفيذ المعاهدة الموقعة سنة 1802. والضغط على حكام صنعاء وتهميش دورهم في إدارة السواحل والسماح للوكيل البريطاني بالعودة من جديد إلى مقر وكالته وأن يقوم حراس هنود بحمايته على أن يتمتع الرعايا الآخرون العاملون بالوكالة

<sup>(1)</sup> Marston : Op. Cit. p. 34-35.

<sup>(2)</sup> أباطة : مصدر مذكور، ص 90.



بحقوق المواطنة الإنجليزية فتطبق عليهم قوانين العدل البريطانية بالإضافة إلى تخفيض نسبة الضرائب المفروضة على البضائع الإنجليزية من 3,5% إلى 2,25%<sup>(1)</sup>. ولم يكن إمام صنعاء ليوافق على تلك الشروط المجحفة التي من شأنها الإضرار بالمصالح الوطنية فما كان من حكومة الهند إلا أن أرسلت وليام بروس (William Bruce) ممثلاً لها في المفاوضات مع حكومة الإمام الزيدي. فوصل المخا سنة 1819 يرافقه أسطول عسكري بإمرة الكابتن لومي (Lumey).

ولقد بعثت إليه حكومة صنعاء مندوباً عنها للتعاهم معه وهو حسين بيد أن المحادثات لم تتوفر لها فرص النجاح لامتناع الممثل البريطاني في المفاوضات عن السفر إلى صنعاء لمقابلة حاكم المخا السابق هناك<sup>(2)</sup>. وعندما أدرك إمام صنعاء هدف البريطانيين من تأزيم الأحداث رفض تحقيق ما تطلبه حكومة الهند البريطانية. فحاصر البريطانيون الميناء ببوارجهم الحربية. وأغلقوا المداخل في اليوم الثالث من شهر ديسمبر سنة 1819 ثم شرعت السفن الحربية البريطانية تلقي قذائفها على تحصينات الميناء في اليوم العشرين للحصار. فشرع الأئمة الزيديون بالخطر، ولذلك أمروا حاكم المخا بمنع الاعتداء على الرعايا الإنجليز. ووافقوا على تخفيض الضريبة إلى 2,25%<sup>(3)</sup> على النحو الذي أرادته بريطانيا. ووقع الإمام الزيدي على بنود الاتفاقية كلها سنة 1821. ثم أرسل بوثيقة من المعاهدة إلى حاكم المخا وأمره بالالتزام بها والعمل بمقتضيات بنودها<sup>(3)</sup>.

وهكذا، فإن هذه الاتفاقية المذكورة مكنت شركة الهند الشرقية البريطانية من فرض وجودها في المخا وتوسع نشاطها في باقي موانئ الساحل اليمني. ثم وقع حكام تلك الموانئ على اتفاقيات أخرى مثل اتفاقية سلطان لحج مع الإنجليز سنة 1802. واتفاقية المخا الثانية ثم تتابعت الاتفاقيات خلال القرنين التاسع عشر والعشرين. ولا ريب أن اتفاقية لحج الأولى (1802) تعتبر بداية فعلية لمد النفوذ العسكري السياسي الاستعماري البريطاني على السواحل اليمنية.

<sup>1</sup> ) Play Fair :Op. Cit. p 136.

<sup>2</sup> ) Abid p 134 - 136.

<sup>3</sup> ) Graham : Op. Cit. p 287.

## 2- السواحل اليمنية وتسايق السيطرة بين مصر محمد علي وبريطانيا :

أدركت بريطانيا مزايا الموقع الجغرافي لمصر وحيازتها على وسطية الشرق. فواصلت بسط نفوذها و عملت على إزاحة الفرنسيين من مصر سنة 1802. وحاولت احتلالها سنة 1807، ولكنها لم تفلح. وعندما احتل الفرنسيون الجزائر سنة 1830، تحرك الرأي العام البريطاني محرضاً على احتلال مصر ومنادياً في الآن نفسه بضرورة تعزيز الاقتصاد البريطاني. وعندما عازمت بريطانيا على السيطرة على سواحل البحر الأحمر، عملت أولاً على إرسال بعثاتها العلمية لدراسة الموقع بغية تحديد الفوائد التي يمكن تحصيلها من تلك السواحل عند الاستحواذ عليها.

وقد وصف الكابتن ولسلي (Willsly) ساحل البحر الأحمر المذكور قائلاً : " إنه مزدهر تجارياً ينشط فيه سوق الذهب والفضة واللؤلؤ " <sup>(1)</sup>. فبعثت الحكومة البريطانية، حينئذ، إرساليتين علميتين إلى ساحل البحر الأحمر وإرسالية ثالثة إلى السواحل والموانئ اليمنية والجزر المتناثرة في البحر الأحمر وخليج عدن.

وقد ظهر التنافس بين فرنسا وبريطانيا من خلال اختلافهما في التعامل مع محمد علي حاكم مصر. فقد كان الفرنسيون يدعمونه ويعززون من قوته ضرباً لمصالح الدولة العثمانية. بينما كان الإنجليز يعادونه باعتباره حليفاً للفرنسيين. ولما توضححت صورة "محمد علي" لدى البريطانيين بكونه رجل فرنسا الذي ينفذ مصالحها وينفذ سياساتها، حاولوا الحد من نفوذه في المنطقة، لكنه استعان بكثير من الخبرات الفرنسية في تدريب الجيش وبناء المشروعات الاقتصادية. ولقد أراد بذلك تحقيق طموحه في إعادة الجبهة العربية إلى سالف قوتها من أجل مواجهة المطامع الغربية. فسعى إلى بناء إمبراطورية عربية لم تكن بريطانيا لترضى عنها. ومن هنا نفهم سعيها إلى التصدي له وإجهاض أحلامه والقضاء على أية محاولة قد تهدد مصالحها الحيوية في الشرق <sup>(2)</sup>.

لقد سعى محمد علي منذ البداية إلى بناء قوة عسكرية فاعلة في المنطقة توجه إلى الجزيرة العربية لإخضاع سواحل الخليج العربي ومواجهة الحكومة البريطانية التي سارع ساستها إلى وضع خطط ينحسر بها نفوذ محمد علي حتى لا يمتد إلى بلاد اليمن. وذلك

<sup>1</sup>) Hoskins : British routes to india, p. 142, 158.

(هوسكينز : الطريق البريطاني إلى الهند، ص 142 ، 158).

<sup>2</sup>) George : A Historical Geography of the British empire Methuen and co.ltd Seventh edition, London 1924. p124.

(جورج : الجغرافيا التاريخية للإمبراطورية البريطانية، الطبعة السابعة، لندن 1924، ص 124).



من خلال السيطرة على بوابة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر واحتلال ميناء عدن <sup>(1)</sup>، وقد عرفوا أنه يتحكم في السواحل اليمنية كما أوضحت أبحاثهم العلمية وإرسالياتهم الاستكشافية خلال الثلث الأول من القرن التاسع عشر.

### 3- دور مصر في إخماد الحركة الوهابية وموقفه بريطانيا منه :

لقد اصطدم محمد علي بالوجود الوهابي في شمال اليمن. فدخل في مفاوضات مع حكومة الأئمة بصنعاء وتوصل إلى عقد اتفاقية قضت بعودة أراضي الأئمة الزيديين في صنعاء مقابل فدية حولية تقدر بألف ريال يدفعونه إليه <sup>(2)</sup>. ولما أدرك عداوة اليمنيين له في السواحل وتعاطفهم مع الوهابيين أرسل قوة عسكرية استولت على ميناء القنفذة اليمني على ساحل البحر الأحمر سنة 1814. وقد اتخذت تلك القوة العسكرية لنفسها جملة من تحصينات لتتمكن من الزحف داخل اليمن دافعة بأكثر من ألف جندي في الميناء، ولكن الوهابيين، قطعوا إمدادات المياه عنهم فمات الكثير منهم. وانسحب البقية من "القنفذة" وترجعوا إلى جدة. ولم تقف جهود محمد علي عند هذا الحد، في مد سيطرته على اليمن بل أمر بإرسال قوات إضافية للقضاء على الوهابيين. فسيطر على وادي زهران الفاصل بين اليمن والحجاز سنة 1815. ولما كان محمد علي يود السيطرة على اليمن، فإنه أدرك ضرورة القضاء على أمير المخلاف السليماني <sup>(3)</sup> الذي لم يبد موقفا واضحا إزاء التطورات في المنطقة. فكان مذبذبا بين المصريين والوهابيين يتقرب من هؤلاء وأولئك ويتعاطف معهم بحسب ميزان القوى المتحكم في الصراع. وبعد مدة، حسم موقفه لصالح الوهابيين إثر تهديد أولاد أخيه له وقد كان على خلاف سياسي معهم لتأييدهم محمد علي وسعيهم إلى ضم البلاد إلى حضيرة الدولة العثمانية. فأرسل المصريون قوة إلى "عسير" يقودها سنان باشا <sup>(4)</sup> وأخرى إلى تهامة يقودها خليل باشا. ولقد مثلت هاتان القوتان البوادر الأولى لوصول محمد علي إلى سواحل اليمن مدعما السياسة العثمانية فيها. وشهدت سنة 1818 توجيه القائد المصري جيوشه الحربية إلى اليمن بإمرة خليل باشا

<sup>(1)</sup> الرافعي : تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم في مصر : عصر محمد علي ، القاهرة 1930، ص 132.

<sup>(2)</sup> الواسعي : تاريخ اليمن المسمى فرجة الهموم والحزن في حوادث تاريخ اليمن، القاهرة، 1927، ص 22 - 23.

<sup>(3)</sup> العقيلي : تاريخ المخلاف السليماني أو الجنوب العربي في التاريخ، مطابع الكتاب العربي، القاهرة 1961، ج2، ص 581

<sup>(4)</sup> Hograth : Arabia firsted Glarndon press, oxford 1922 p.106.

( هوغرت : جزيرة العربية، اكسفورد 1922، ص 106).

للقضاء على من تبقى من الوهابيين في شمال اليمن. ولقد كان حاكم "عسير" و "المخلاف السليماني" و "تهامة" يريد مواجهة قوات "محمد علي" عند أبي عريش، ولكنه رجع عن رأيه وتمسك بالبقاء في بلاده أميرا ولو تحت سيادة الدولة العثمانية. غير أن جيش "محمد علي" استولى على صبيا<sup>(1)</sup> وطلب الولاء من حاكم "عسير" فوافق على العودة إلى بلاده يرافقه نائب مصري يساعده على إدارة شؤون الإدارة الممتدة مساحتها من "أبي عريش" شمالا إلى مدينة زبيد جنوبا. وما إن حلت سنة 1820، حتى استقر الوضع العسكري في الساحل الجنوبي للبحر الأحمر<sup>(2)</sup> لصالح المصريين الذين بعثوا رسائلهم إلى الإمام يذكرونه بأن قواتهم إنما جاءت لتحرير اليمن من الوهابيين وأن عليه أن يفاوض مندوبيهم حول إجراءات تسليم البلاد. لكن المحادثات أفضت إلى الاتفاق حول خراج سنوي يؤديه الإمام إلى الأستانة من مبيعات البن اليمني<sup>(3)</sup>. وقد ألح إمام اليمن على تخفيض هذه الأداءات السنوية لكن "محمد علي" لم يوافق على ذلك قائلا : "لقد أعطيتكم بدلها أرضا واسعة"<sup>(4)</sup>. وكان القائد المصري يتصرف بوصفه مالكا يهب ما ليس له.

إن موافقة إمام صنعاء على دفع الخراج إلى الباب العالي، أمر يستحق أن نقف عنده، فالقوات العثمانية خرجت من اليمن سنة 1635 بسبب الثورات التي قادها الأئمة آنذاك. ونلاحظ أن "محمد علي" أعاد، هذه المرة، الاعتبار للعثمانيين في اليمن عن طريق فرض الخراج على البن اليمني المطلوب في أسواق أوروبا وأمريكا والذي تدر تجارته أرباحا طائلة. ويدل من التزام الإمام بدفع الخراج للأستانة على اعترافه بعودة اليمن وحكامها إلى سيادة الدولة العثمانية وإن لم تكن تلك العودة رسمية.

كنا قد استعرضنا في الصفحات السابقة الكيفية التي استغل بها الإنجليز حادثة إقصاء أبناء المخا للوكيل البريطاني في شركة الهند الشرقية البريطانية. وضرب الإنجليز لتحسينات ميناء المخا وفرضهم على الميناء حصارا نتج عنه قبول الأئمة بالمعاهدة القاسية التي فرضتها قوة الأساطيل البريطانية الموجودة على سواحل البحر الأحمر، مع أن الإنجليز اتصلوا بقتلهم في القاهرة ليعلم المصريين بالنوايا البريطانية من وراء

<sup>(1)</sup> العقيلي : مصدر مذكور، ص 453).

<sup>(2)</sup> Marston : Op. Cit., P 58.

<sup>(3)</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من محمد علي إلى أحمد يكن باشا، تحت رقم 300، دفتر رقم 14، بتاريخ 14 جمادى الثانية 1239 هـ (1824) معية تركي، ص 46.

<sup>(4)</sup> مؤنس : الشرق الاسلامي في العصر الحديث، مطبعة حجازي، القاهرة 1938، ص 954.



قصف الميناء. فقد كان هدفهم غزو الأراضي اليمنية وإذلال الأئمة الزيديين. ولما علم "محمد علي" بالنوايا الحقيقية للحكومة البريطانية اقترح عليها القيام بدور الوسيط بينها وبين الزيديين، لكن الإمام فضل الموافقة على بنود المعاهدة تحت وطأة نيران البوارج الحربية البريطانية. وقد فضل الإنجليز وقوع ميناء المخا تحت السيطرة العثمانية ليستغلوا ضعف السلطة هناك مع انتشار الفساد الإداري وارتفاع الرسوم المفروضة على السلع التي يتاجر بها اليمنيون. وقد اتضح أن البريطانيين إنما يسعون إلى إبقاء الدولة العثمانية في المخا لأنهم يريدون تطبيق المعاهدة التي فرضوها على الأئمة<sup>(1)</sup>. وكان محمد علي على قلق شديد من النشاط البريطاني في اليمن ولما شاهد التحركات البريطانية سلم مذكرة احتجاج إلى القنصل البريطاني المعتمد في القاهرة في 25 جويلية 1822 معربا فيها عن قلقه من نشاطات حكومة الهند البريطانية ومضمنا إياه تهديدات ضمنية للبريطانيين.

وهذا الموقف يحسب على الأستانة فقد ورد في الوثيقة "أن جهات المخا باعتبارها ملكا للدولة العلية ليس بوسعنا إلا حمايتها وحراسة سكانها وصيانة حقوق أهلها لقربها من الكعبة المشرفة التي تعظمها الذات العلية. ولذلك فإن الدفاع عنها واجب شرعا وعقلا حتى "لا يحدث ما يخل بالدين الإسلامي"<sup>(2)</sup> بيد أن جواب القنصل البريطاني على هذه المذكرة كشف عن حمولة السفينة كانت هدية متواضعة من حكومة بومباي البريطانية إلى حاكم صنعاء الذي أستلمها، أما بقية الحمولة فلم تستخدم لغلق باب المندب، كما أن الاتفاقية التي وقعت مع حاكم المخا لم تختلف كثيرا عما وقعه البريطانيون مع الأستانة وكان الغرض منها طمأننة الرعايا الإنجليز المقيمين بالميناء<sup>(3)</sup>.

إن في جواب القنصل البريطاني السابق على مذكرة محمد علي سعي واضح إلى تهدئة الوضع، غير أن العثمانيين لم يكونوا مطمئنين تماما لاعتقادهم الجازم أن منافسيهم الإنجليز يضمرون غير ما يظهرون. ولقد اقترح محمد علي على حكومته الإقدام على احتلال اليمن غير أنه لم يتمكن من ذلك لانشغاله بالحرب في السودان. فأمر قادته في الحجاز بأن يحافظوا على السواحل اليمنية ويدافعوا عنها بمنع السفن البريطانية من الرسو

<sup>(1)</sup> Marston : Op. Cit., p 40.

<sup>(2)</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من الصدر الأعظم محمد علي، إلى محمد صالح، تحت رقم 71، دفتر رقم 7، بتاريخ 22 من ربيع الأول 1236 هـ (1821)، بحر وبر.

<sup>(3)</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : رسالة من القنصل البريطاني في القاهرة "مسترسولت" إلى مستر انفورد سفير بريطانيا بالأستانة، في 6 أوت سنة 1822، إفادة رقم 982، محفوظات المعية محفظة رقم 16، وثيقة رقم 82.

في ميناء "المخا"، خاصة بعد أن أعلن الإنجليز أن السيادة العثمانية على اليمن لم تكن قانونية<sup>(١)</sup>.

وبإيعاز من محمد علي، قام حاكم الحجاز، عند ظهور التهديدات البريطانية بإرسال عشرين ألف جندي إلى أبي عريش لمواجهة الطوارئ المستجدة التي قد يسببها الإنجليز بعد أن أقدموا على تقديم الرشوة لشيخ القبائل ليضمنوا تأييدهم<sup>(٢)</sup>. وكان الحذر يسم تحركات كل من البريطانيين والعثمانيين، إلى أن تم الاتفاق بين حاكم ميناء عدن والإنجليز على بناء مستودع للفحم بالميناء، في الوقت الذي اندلعت فيه فتنة في جدة<sup>(٣)</sup>. تسبب فيها بعض الضباط من العناصر غير النظامية في جيش محمد علي كان معظمهم من "الأرناؤوط" والأتراك. ونشير إلى أن جيش محمد علي في "مكة" كان يتكون من مجموعتين يتأخر إحداهما "زنار آغا" الذي كان في صراع مع "خورشيد بك" حاكم الحجاز من قبل محمد علي. وقد حرص "زنار آغا" بعض الضباط ضد "خورشيد بك" ليعلموا عصيانهم مطالبين بمعاشاتهم المتأخرة<sup>(٤)</sup>. وكان أكثر القادة العسكريين تأييدا لـ "زنار آغا" ضابط من أصل تركي يسمى "محمد آغا"<sup>(٥)</sup> وكان يلقب باسم "تركجه بيلمز" (Balmez) وهو صهر محمد علي، وكان من خيالة جيش مصر في الحجاز.

وقد حاول محمد علي حل الخلاف بين والي الحجاز والمتمردين بوساطة شريف مكة محمد بن عون<sup>(٦)</sup>، غير أن هذه الوساطة أخفقت في بدايتها إذ أن المتمردين أسروا والي بينما كان في جدة ونصبوا "تركجه بيلمز" واليا على الحجاز خلفا للأسير<sup>(٧)</sup>. وقد حدث ذلك عندما كان محمد علي منشغلا في الحرب السورية الأولى بينه وبين الدولة العثمانية<sup>(٨)</sup>. ولهذا، سارع الباب العالي بإرسال فرمان إلى "تركجه بيلمز" عين بمقتضاه

<sup>١</sup> أباظة : مرجع مذكور، ص 108.

<sup>٢</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من حاكم الهند إلى سولت، تكملة الوثيقة رقم 14، محفظة رقم 7 في 1 ماي 1821.

<sup>٣</sup> I.O.Memorandum Turkish claim of sovereignty in Yemen, sovereignty over Moch, sovereignty Over Aden pp 15 - 22.

( وزارة الهند: مذكرات حول مطالب تركيا السيادة على اليمن "المخا" وعدن، ص 15 - 22).

<sup>٤</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من محمد علي إلى الشريف محمد بن عون بالحجاز، دفتر رقم 40 وثيقة رقم 828 معية تركي، ص 130..

<sup>٥</sup> Play Fair : Op. Cit., p 140.

<sup>٦</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من محمد علي إلى محمد بن عون شريف مكة، كراس رقم 40 تحت رقم 828، ص 130 بتاريخ 1248هـ / 1833، معية التركي، ص 130.

<sup>٧</sup> Bury : Arabia in Felix or the Turks in Yemen, Macmillan and co., London, 1955, P.13.

(بيري : شبه جزيرة العرب أو الأتراك في اليمن، لندن 1955، ص 13).

<sup>٨</sup> Marston : Op. C it., p43.



واليا رسميا على الحجاز نكاية بمحمد علي باشا الذي خرج عن طاعة الباب العالي سنة 1832.

ونشير أيضا إلى أن الساسة البريطانيين كانوا يتابعون عن كثب أنباء حركة التمرد على السلطة المصرية في الحجاز. وقد بعث القنصل البريطاني كامبل (Cambell) من القاهرة إلى اللورد بالمرستون (Palmerston) وزير الخارجية الإنجليزي رسالة يقول فيها: "إن اعتقاد بيلمز بقرب أفول حكم محمد علي جعله يطمع في القضاء على الحكم المصري في الجزيرة العربية"<sup>(1)</sup>.

وإزاء هذا الموقف فضل محمد علي إخماد التمرد بمباركة البريطانيين الذين أفهمهم مدى الضرر الذي يمكن أن يلحقهم إذا ما استمرت حالة انعدام الاستقرار في الجزيرة العربية وسواحل اليمن، خاصة بعد تحرك "بيلمز" (Balmez) نحو السواحل اليمنية. ولذلك وافق البريطانيون على إرسال حملة عسكرية بلغ عدد جنودها حوالي 1800 جندي مجهزة بمعدات عسكرية. وقد استطاعت الحملة الوصول إلى ميناء ينبع الحجازي ومنه إلى ميناء جدة. فانسحب منها بيلمز (Balmez) بعد أن غصب خمس سفن راسية بالميناء أخذها من مالكيها عنوة<sup>(2)</sup>. ووصل جنود محمد علي إلى ميناء القنفذة اليمني على سواحل البحر الأحمر سالكين الطريق البري بالخيالة. ولما صعب عليهم اقتحام ميناء القنفذة. قرروا الانطلاق جنوبا إلى الحديدة التي احتلوها في 25 سبتمبر 1832 بعد ضربها بالبطاريات الساحلية. كما تم إخضاع "المخا" بعد أن حاصروها وسقطت تحت سيطرتهم في ديسمبر من السنة نفسها<sup>(3)</sup>.

لكن الأمير المتمرّد بيلمز (Balmez) وأفراد القوات المتمردة الموجودة في "المخا" أخذوا يستولون على عدد من السفن القادمة من الهند والمارة بالميناء للتزود بما تحتاجه من المواد الضرورية ريثما تستأنف رحلاتها إلى البحر الأحمر. ثم سمحوا لها بالعودة إلى الهند على أن لا تواصل رحلاتها إلى موانئ البحر الأحمر. فقد كان بيلمز (Balmez) يعتقد أن "محمد علي" وقائده "أحمد يكن" سيسخران هذه السفن المارة بالبحر

<sup>1</sup>) Sabry : Empire Egyptien sous Mohamed Ali et la question orient ( 1811 - 1849) Paris 1930, p288.

(صبري : الامبراطورية المصرية في عهد محمد علي، باريس 1930، ص 288).

<sup>2</sup>) F.O. 78/228, Campell to plamerston 78/227 - 16 April 1832.

(سجلات وزارة الخارجية: 228 / 78 رسالة من القنصل البريطاني كامبل إلى بالمرستون عدد 228 / 16 أبريل 1832).

<sup>3</sup>) Marston : Op. Cit., p 44.

الأحمر لخدمتهما فتتقل القوات العسكرية على ظهرها لمهاجمة الموانئ اليمنية على سواحل البحر الأحمر والساحل الجنوبي للبحر العربي<sup>(1)</sup>.

ولقد فضل الأمير المتمرّد "تركجه بيلمز" (Balmez) الاتصال بثوار عسير للاستفادة منهم في ضرب الجيش المصري. لكن قائدهم لم يوافق على أي وجود عسكري على السواحل الجنوبية للبحر الأحمر سواء أكان عثمانيا أم مصريًا. ورغم ذلك، واصل الأمير المتمرّد بيلمز (Balmez)<sup>(2)</sup> تحركاته ساعيًا، هذه المرة، إلى مطالبة سلطان لحج وعدن بتسليم ميناء عدن تحت التهديد<sup>(3)</sup>. فوافق السلطان العبدلي حاكم لحج وعدن على طلب المتمرّد بيلمز (Balmez) الذي أوفد أربعين مسلحًا<sup>(4)</sup> لإتمام إجراءات التسليم. وعندها تظاهر السلطان العبدلي بالموافقة على طلبهم ولكنه أضمر الغدر بهم فأمر أعوانه بمهاجمتهم تحت جنح الليل فقتل سبعة وعشرين جنديًا منهم وفر الآخرون وتبخرت بذلك أحلام الأمير المتمرّد<sup>(5)</sup>. وعندما ظهر للإدارة العثمانية نفوذ محمد علي عملت على تقويض حملاته فسعت الأستانة إلى النكاية به بدعم المتمرّد بيلمز (Balmez) والقضاء على أميره في الحجاز. فطلب من القنصل البريطاني كامبل (Cambell) الذي أبلغ حكومته بمدى خطورة تفاقم أمر المتمردين وتأجج الاضطرابات في البحر الأحمر وتعرض السفن لمخاطر جمة تهدد التجارة. كما طمأنهم بأن وجود القوات المصرية في البحر الأحمر والسواحل اليمنية الجنوبية خاصة إنما يراد به تأمين التجارة البريطانية التي تتخذ لها في "المخا" مستودعات لتخزين سلعها. وإثر المراسلات التي تمت بين كامبل (Cambell) ووزير الخارجية البريطاني بالمرستون (Balmerston) أعرب عن مصلحة الإنجليز في سيادة الأمن في ربوع اليمن بعد أن أظهر محمد علي نفسه صديقًا حميمًا للبريطانيين وأبدى حرصه على رعاية مصالحهم في سواحل البحر الأحمر واليمن<sup>(6)</sup>. ولمّا لم يكن بالمرستون (Balmerston) راضيًا عن تنامي القوة العسكرية المصرية، عمل على مراقبة الوضع ودراسة المستجدات التي يمكنها أن تتجم عن تطوّر الأحداث. لكن "أحمد يكن" وصل إلى اليمن، وبالتحديد إلى ساحة تهامة، سنة 1833 على رأس قوة

<sup>(1)</sup> البطريق : من تاريخ اليمن الحديث ( 1517 - 1840 )، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة 1966، ص 71.

<sup>(2)</sup> Play Fai : Op. Cit., p p 141 - 142.

<sup>(3)</sup> البطريق : مصدر مذكور. ص 71.

<sup>(4)</sup> العبدلي : هدية الزمن في أخبار ملوك لحج وعدن، المطبعة السلفية، القاهرة 1351 هـ، ص 192.

<sup>(5)</sup> نفسه ص 142.

<sup>(6)</sup> F.O 78, Doc.228 Cambell to plamarston, 27 october 1833.

( سجلات وزارة الخارجية : 78 / وثيقة 228، مراسلات من كامبل إلى بالمرستون في 27 أكتوبر 1833).



عسكرية مصرية تقدّر بخمسة عشر ألف جندي. وتحالف مع قوات علي بن بحتل العسيري لفرض حصار على السواحل اليمنية بالمخا<sup>(1)</sup>. وقد ضربها الأسطول المصري من جميع الاتجاهات بمساعدة قوات "العسيري" التي أخذت على عاتقها مهمة الهجوم برا. ومن ثم وقع تطويق قوات بيلمز (Belmez) وفرض عليها الاستسلام من غير شروط. لكن بيلمز (Belmez) لم يوافق على الاستسلام في البداية، فاضطرت القوات المحاصرة إلى ضرب ميناء "المخا" حتى استسلم بيلمز (Belmez) في 13 ديسمبر سنة 1833<sup>(2)</sup>. وفر هاربا على ظهر أحد القوارب البريطانية الراسية في الميناء. وتمكن، بعد ذلك، من ركوب إحدى السفن البريطانية يرافقه مائة وخمسون جنديا من أتباعه الذين نجوا من الغرق حتى وصل إلى الهند<sup>(3)</sup>.

وعند سقوط ميناء المخا بيد قوات محمد علي، استباحت المدينة لمدة ثلاثة أيام باستثناء الوكالة البريطانية ومن التجأ إليها<sup>(4)</sup>. وذلك لأن أهالي المخا لم ينسوا الإجراءات الردعية التي فرضتها بريطانيا عليهم عندما دخلوا الوكالة وسلبوا ما بها سنة 1821.

غير أن البريطانيين أبدوا تعاطفا مع المتمردين ضد محمد علي منافسهم الجديد وقد كانوا ينظرون إليه بارتياح لانتساع نفوذه في جنوب الجزيرة العربية وغربها وتمركز قواعده في الموانئ اليمنية. وكل هذا سيؤدي إلى الإضرار بالمصالح البريطانية وقد كان هذا الوضع دافعا قويا للبريطانيين حتى يعزموا على احتلال ميناء عدن.

لقد استطاع محمد علي، حينئذ، إخماد فتنة "بيلمز" (Belmez) في موانئ الحجاز واليمن. ولذلك وسّع رقعة استيلائه على أكثر الأراضي اليمنية، وإن كانت الحروب والأمراض قد أجهزت على جيشه. فأمر بإرسال المزيد من القوات الزاحفة نحو اليمن بمساعدة شريف مكة "عون" وخاضوا جميعا معركة كللت بالسيطرة على مدينة صنعاء. غير أن الجيش المصري استمر في الزحف حتى الثغور اليمنية في الساحل والمناطق الداخلية في تهامة وقد عين "إبراهيم يكن" واليا على أجزاء من اليمن خاضعة للمصريين وكان مركز سلطته في "الحديدة". على أن التطورات اللاحقة التي أحاطت بجيش محمد

<sup>1</sup> ) Play Fai : Op. Cit., p 143.

<sup>2</sup> ) I.O., B 209 Confident, abstract of correspondence and memor andumr especting the Yemen, January 1837, p3.

(وزارة الهند بومباي : وثيقة عدد 209 سرّي خلاصة المراسلات والمذكرة الخاصة باليمن جانفي 1837 ص 3).

<sup>3</sup> ) Marston : Op. Cit., p. 45 - 46.

<sup>4</sup> ) Water field :Op. Cit., p 32.

علي نتيجة تفشي الأمراض وصعوبة وصول الإمدادات، كانت حافزا للوهابيين على الثورة في نجد مما اضطر "خورشيد باشا" إلى التحرك وصولا إلى الدرعية وثور سواحل الخليج العربي بمعينه جيش لاحتلال البحرين. وعندما شاهدت القبائل النجدية قوة زحف جيش محمد علي وسرعة تمكنه من السيطرة أظهرت له الولاء. فامتدت سلطة المصريين، بذلك، حتى تخوم الخليج العربي (1). وعمل المصريون على تعزيز مكانتهم في اليمن بالتفاوض مع الأئمة الزيديين، كما كانوا يسعون إلى ذلك بالحرب أيضا. فقد عقد "إبراهيم يكن" اتفاقية مع حاكم مدينة "تعز" تنص على تسلم المصريين المدينة، وقد تنازل حاكم تعز عن المدينة مقابل منحة مالية تقدر بعشرة آلاف قرش (2). فتمكنت القوات المصرية، من دخول "تعز" بطريقة سلمية.

وعلى أية حال، فإن نزاعات محمد علي التوسعية مثلت استفزازا للبريطانيين، إذ رأوا أن إمبراطورية عربية وشيكة الظهور على يد المصريين ستؤثر على مصالحهم الاقتصادية، وقد كان محمد علي يضيف على احتلاله للجزيرة العربية وسواحل الخليج مساحة دينية تتمثل في حماية المقدسات في مكة والمدينة، ولم يكن البريطانيون مطمئنين لتصريحات محمد علي. فعملوا على توطيد علاقاتهم مع أمراء ثغور سواحل الخليج العربي (3). وقد سعت الإدارة المصرية في أجزاء اليمن الخاضعة لها إلى حفظ الأمن والاستقرار منذ عام 1836، رغم نشر البريطانيين لشبكات جاسوسية بين ثغور السواحل اليمنية وقراها. رغم أن محمد علي كان كثيرا ما يظهر صدق نواياه تجاه البريطانيين من خلال استعداده لحماية مصالحهم بالجزيرة العربية (4). وقد أظهر البريطانيون رضاهم عنه وعبروا له عن طريق الممثل البريطاني بالقاهرة عن رغبتهم في مد جسور التعاون بينهم وبينه من خلال زيادة التبادل التجاري المصري الإنجليزي (5)، وطلبوا منه بناء مستودع للفحم في جزيرة "كمران" القريبة من عدن والمطلية على باب المندب. ووافق محمد علي على الطلب البريطاني مصدرا تعليماته لحاكم اليمن بتنفيذه. ف شكر له الوزير البريطاني بالمرستون (Balmarston) صنيعه هذا فاعتقد، بذلك، أن الإدارة البريطانية

(1) العقيلي : مصدر مذكور، ج 1 ، ص 548.

(2) الرافعي :مصدر مذكور، ص،ص 359، 360.

(3) Play Fair : Op. Cit., p. 144,145.

(4) البطريق : مرجع مذكور، ص 390.

(5) Marston Op. Cit., p 54.



ضمنت له السيادة على جزر اليمن <sup>(1)</sup>. ولقد أحدثت السياسة التوسعية التي انتهجها محمد علي اضطراباً في صفوف الساسة البريطانيين، وقد ساء لهم الخبر الذي نقله أحد الضباط المتجسسين في الجزيرة العربية والذي مفاده أن أحد جنود محمد علي في "جدة" يقول إن هدف "محمد علي" هو الاستيلاء على عدن وحضرموت وعمان في الساحل الجنوبي لجزيرة العرب وكذلك العراق <sup>(2)</sup>. فما كان من وزير الدبلوماسية البريطاني بالمرستون (Balmarston) إلا أن أعلن انزعاجه الشديد معبراً عن الإعلان ضرورة التحرك لمواجهة الموقف المستجد.

لكن الأحداث سرعان ما تطورت أكثر مما كان يتوقع البريطانيون فلم تنته الأزمة إلا وقوات محمد علي تتحرك لاحتلال ميناء عدن. وعندها، طالب البريطانيون عن طريق القائم بالأعمال في مصر بأن يحسن جنود محمد علي معاملة الرعايا الإنجليز والتجار الموجودين هناك. كما أعربوا له عن رغبتهم في أن لا يفكر المصريون في ضم الميناء إلى امبراطوريتهم، حتى لا يتعكر صفو العلاقات المصرية البريطانية <sup>(3)</sup>. بيد أن يوسف بك وزير الشؤون الخارجية المصري خاطب القائم بالأعمال البريطاني كامبل (Cambell) قائلاً « أنقل تأكيدي الكامل إلى اللورد بالمرستون (Balmarston) بأننا، عبر صاحب السمو الوالي، نضع في حسابنا مصالح بريطانيا العظمى. ولذا فلن نقوم بإجراءات توسعية تتعارض مع هذه المصالح بأية صورة من الصور » <sup>(4)</sup>.

واعتماداً على هذه المذكرة أخبر كامبل (Cambell) وزارة الخارجية البريطانية أن نوايا محمد علي في المنطقة المحاذية لميناء عدن ليست عدوانية لأنه لا يخفى عليه اهتمام الإنجليز بميناء عدن واتفاقيتهم مع سلطان لحج وعدن سنة 1802 <sup>(5)</sup>. وأدركت الإدارة البريطانية أن أهداف محمد علي تتمثل في إرسال مجموعة من قواته إلى ميناء "المخا" لكي يتم انطلاقاً منه الاستيلاء على ميناء عدن المتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

<sup>1</sup> قاسم : الخليج العربي : دراسة تاريخ الإمارات العربية المتحدة، (1840 - 1914) مطبعة عين شمس القاهرة، 1966 ص 66.

<sup>2</sup> F.O /78/3185/ Government of Bombay to Mohamed Ali enclosure in Cambell, of 23 Feb. 1837.

(سجلات وزارة الخارجية : 78 / وثيقة عدد 3185 من حكومة بومباي إلى "محمد علي" عبر القنصل البريطاني في القاهرة كامبل 23 فيفري 1837).

<sup>3</sup> F.O : 78/3185, Balmerston to cambell, august , 1837.

(سجلات وزارة الخارجية : وثيقة عدد 3185 مذكرة من بالمرستون إلى كامبل القنصل البريطاني في القاهرة، أوت 1837).

<sup>4</sup> F.O.B. 78/3185 Cambell, T.O.F.O 23/9/37.

(سجلات وزارة الخارجية : 78 / وثيقة عدد 3185 رسالة من كامبل إلى الديوان الخارجي، في 23 / 9 / 1837).

<sup>5</sup> Marston : OP; Cit., P 60.

ثم تواصل، بعد ذلك، زحفها على ساحل حضرموت المقسم آنذاك إلى إمارات يحكمها أمراء محليون كثيرا ما يتناحرون فيما بينهم. ثم تستغل قوات محمد علي هذا التناحر متقدمة إلى عمان لتستولي على مسقط بوصفها أحد ثغور الخليج العربي. فيكون "محمد علي" مسيطرا على شبه الجزيرة العربية كلها وعندها يكون بإمكانه الاستيلاء على الهلال الخصيب بيسر<sup>(1)</sup>.

ويمكن أن تكون قراءة البريطانيين لنوايا محمد علي صحيحة، غير أن غياب الوثائق المدعمة لها تحول دون تأكيدها.

على أننا لا نستبعد تضخيم الإنجليز لقوة محمد علي عمدا حتى يتمكنوا من الحد من طموحاته في السيطرة على ميناء عدن الذي عدوه في صميم مصالحهم الاقتصادية واهتماماتهم الاستراتيجية إذ يتحكمون من خلاله في سياسة أغلب المناطق المجاورة لعدن مستفيدين من الخط الملاحي عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. ولذلك، فإنهم أطلقوا على المنطقة، انطلاقا من عدن باعتبارها وسطا، تسميتين. أولهما : من ميناء عدن إلى أوربا وأسموه "غرب عدن". والثاني : من ميناء عدن إلى شرق آسيا وأسموها "شرق عدن". أي أن لعدن مكانة وسطا بين خطوط التجارة في العالم. وعبرها تتحدد معالم المنطقة وأهميتها في السياسة البريطانية.

ويبدو أن محمد علي، لم يكن راغبا في إثارة لندن، رغم الانتصارات التي حققتها جيوشه لعلمه بالقدرات الحربية البريطانية. ولهذا، حافظ على مصالح بريطانيا. فسمح لسفنها الحربية بالمراقبة والتجول شأن سفينة بالينوروس (Palinurus) التي منح قائدها مارسباي (Moresby) حق التجول في الموانئ التابعة للحكومة المصرية على البحر الأحمر<sup>(2)</sup>. وقد كتب مورس (Mores) إلى القنصل البريطاني في القاهرة يعلمه بأن القوات المصرية في هذه الموانئ تشجع تجارة المنطقة<sup>(3)</sup>. ولم يكن في كلام مورس (Mores) مبالغة، إذ أن المصريين نشروا الأمن والاستقرار في أغلب موانئ ساحل البحر الأحمر فانتعشت التجارة على أيديهم. وتمكنوا من إحباط محاولات قراصنة البحر وهكذا واصلت مبادرات محمد علي في رعاية المصالح البريطانية في البحر الأحمر. ولكن تلك

<sup>1</sup>) I.O.B. 209 : Op. Cit., P 1.

<sup>2</sup>) Marston : Op. Cit., p 44.

<sup>3</sup>) F.O. 78/342/ Palmerston to Cambell 24 May 1838, p 44.

(سجلات وزارة الخارجية : 78 / وثيقة 342 / مذكرة من بالمرستون إلى كامبل 1838/5/24).



المبادرات لم تعجب البريطانيين،<sup>(١)</sup> إذ أكدوا لمحمد علي قدرتهم على حماية المنطقة والمحافظة على مصالحهم دون أن يحتاجوا إلى مساعدته ولم ينظروا بعين الرضا إلى سعيه إلى بناء دولة عربية تضم سوريا والحجاز والسودان ورغبته في الاستحواذ على ميناء عدن وسواحل حضرموت والعراق وقسم من مناطق الخليج العربي من خلال التحكم في الطريق الملاحي الممتد بين الشرق والغرب ليدعم بهذا دور مصر السياسي والعسكري في المنطقة<sup>(٢)</sup>.

ولقد حفزت تحركات جيوش محمد علي البريطانيين أخيرا على إبلاغ تهديداتهم إلى الحكومة المصرية عبر القنوات الدبلوماسية. فأصدر وزير الخارجية البريطاني تعليماته إلى قنصله بالقاهرة حتى يبلغ المصريين أن الإدارة البريطانية في كل من لندن وبومباي ليست مرتاحة للتحركات المصرية. ولذا طالب بحسم المسائل من خلال مباحثات مباشرة مع محمد علي في وقت قريب. وأردف هذا التهديد البريطاني بتهديد أقوى منه في شهر ماي 1838<sup>(٣)</sup> عبر القنصل البريطاني في القاهرة أيضا طالبا من محمد علي هذه المرة : "أن يسحب قواته من اليمن وأن ينشغل ببناء بلاده وإصلاح حال اقتصادها بدلا من نواياه التوسعية التي تتفق فيها الأموال وتهدد الأرواح"<sup>(٤)</sup>. وأمرت حكومة بومباي بعد ذلك بأن تجرى عمليات مسح تدرس بها أحوال الساحل الجنوبي للجزيرة العربية فأوكلت هذه المهمة إلى مجموعة هندية بريطانية يرأسها ستافورد بتزويرث هينز (Stafford Battersworth Haines)<sup>(٥)</sup> وبرفقته عدد من الضباط الذين لهم خبرة في شؤون البحر

<sup>(١)</sup> Marston : Op. Cit., P 61.

<sup>(٢)</sup> F.O. 78/342/ Palmerston to Cambell My 24 th 1838.

(سجلات وزارة الخارجية : 78/وثيقة 342، مذكرة من بالمرستون إلى كامبل 24 ماي 1938).

<sup>(٣)</sup> Water Field : Op. Cit, PP 32-33.

<sup>(٤)</sup> F.O. 78/227/ Ponsonby to Camball May 24.1838.

(سجلات وزارة الخارجية : 78/ وثيقة 227 / مذكرة من بوغوص بك إلى كامبل في 24 ماي 1838).

<sup>(٥)</sup> ستافورد بتزويرث هينز ( Stafford Battersworth Haines ) : من مواليد إنجلترا سنة 1802 درس في المدارس البريطانية. ثم التحق بالعمل في فترة مبكرة كمتربص في المقر الرسمي لشركة الهند الشرقية البريطانية بلندن. ثم رشحه جون انفلز وهو أحد مديري هذه الشركة للعمل بها. وفي ديسمبر 1817 عين هينز (Haines) موظفا رسميا بالشركة. وسافر في نفس العام إلى بومباي. وترقى حتى وصل إلى مرتبة ضابط صف. واشترك في ديسمبر 1818 أثناء عمله في البحرية الهندية البريطانية في محاربة قراصنة الخليج العربي. كما ساهم في أعمال الكشوف والمسح البحري خلال الفترة الممتدة بين عامي 1812 و 1822. وفي هذه الفترة عمل هينز (Haines) بحارا على ظهر السفينة بنارس (Benares) وفي عام 1825 عمل بحارا في السفينة التجارية الفنسطن (Elphinstone) وفي نفس السنة رقي هينز (Haines) إلى مرتبة عسكرية عليا حتى أصبح مساعد مساح بحري في منطقة الخليج العربي والساحل الجنوبي لجزيرة العرب حتى سنة 1826. وفي سنة 1827 رقي هينز (Haines)، مرة أخرى إلى مرتبة ملازم ثان. وفي غرة أفريل من نفس السنة رقي إلى مرتبة ملازم أول. وبعدها إلى مرتبة نقيب في سنة 1835. بعد أن تمكن من احتلال عدن وتثبيت

وما إن وصل "هينز" (Haines) سنة 1832 إلى الساحل الجنوبي، حتى أبلغ حكومته بعزم القوات المصرية على العسكرة عند الموانئ اليمنية الهامة المطلة على البحر الأحمر<sup>(1)</sup>. فسارعت حكومته إلى تدارك الأمر بالحفاظ على أهم طرقها المؤدية إلى درة التاج البريطاني "مستعمرة الهند"<sup>(2)</sup>. فحدّت بذلك من طموحات محمد علي وطموحات سائر القوى الأجنبية التي يمكن أن تأتي في تلك الطرق كفرنسا أو روسيا القيصرية أو أمريكا، لتأخذ نصيبها من تجارة الشرق وخصوصا البن اليمني. ولهذا كله فكرت بريطانيا في احتلال ميناء عدن والسيطرة على مداخله لتنتهي بذلك المد المصري على يد محمد علي. وقد سعت جادة إلى كبح جماحه وتقويض آماله العريضة. وقد يكون ذلك دافعا لاحتلال البريطانيين للميناء بيد أن دوافع أخرى كانت في حساب الإنجليز مثل الحفاظ على مصالحهم والاستحواذ على خيرات المنطقة.

وسينهض الفصل الموالي بتحليل أسباب احتلال ميناء عدن في 19 جانفي 1839 من خلال الإحاطة بالظروف والملابسات التي رافقته والتي كانت نقطة الانطلاق الحقيقية لتنفيذ بنود السياسة الاستعمارية البريطانية في السواحل اليمنية وميناء عدن بشكل خاص باعتباره أهم موقع استراتيجي عند بوابة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وهو ما يفسر رفضها المستمر لأي نفوذ محلي أو دولي يشكل تهديدا لمصالحها الاقتصادية التجارية التي تسعى إلى إنمائها في موانئ المنطقة عموما وعدن خصوصا.

الوجود البريطاني فيها سنة 1841 بالقوة ورفي تكريما لجهوده في خدمة بريطانيا العظمى إلى مرتبة كابتن وحاكم سياسي وقائد عسكري في ميناء عدن حتى سنة 1954. وفي هذا العام أقيل من منصبه الرسمي بعد اتهامه باختلاس أموال شركة الهند الشرقية البريطانية. وحوكم في بومباي محاكمة عسكرية أفضت إلى سجنه ست سنوات قضائها في سجن بومباي، إلى أن أطلق سراحه. ولكن المرض لم يمهله طويلا. فقد توفي إثر مرض عضال في سنة 1860 في بومباي ودفن بها.  
انظر :

Marston : Op. Cit., p. 22.

<sup>1)</sup> Water Field : OP. Cit., pp. 32 - 33.

<sup>2)</sup> F.O. 78/227 : Op. Cit., 24/5/1838.

(سجلات وزارة الخارجية : 78/ وثيقة 342، مذكرة من بونسي إلى كامبل 24 ماي 1833)



## الفصل الثاني

### السيطرة الإنجليزية على ميناء عدن

أصبحت الهند، بعد الاحتلال البريطاني من أهم مستعمرات بريطانيا ولذلك، خشيت من سيطرة المصريين في عهد محمد علي على طرق الملاحة المؤدية إلى هذه المستعمرة عبر البحر الأحمر. فما من شك في أن احتلال الطرق التجارية والملاحية يهدد خطير للمصالح البريطانية ثم أن التطور الذي شهدته صناعة السفن باستخدام الطاقة البخارية فرض وجود محطات لتزويد السفن بالفحم في مواقع تتوسط المسالك الملاحية. كما أن المنافسة الأوروبية بين الدول الكبرى مثل فرنسا والنمسا وروسيا من ناحية والمنافسة الأمريكية من ناحية ثانية، كانتا تهددان المصالح البريطانية. وهو ما فرض على بريطانيا الاستعداد للمواجهة بالبحث عن موقع استراتيجي يمكنها من التحرك شرط أن تتوفر فيه جميع المقومات التي تؤهلها لبلوغ تطلعاتها ومصالحها.

ولم تجد بريطانيا كميناء عدن. موقعا ملائما لخدمة أهدافها فقد أيقنت بجذواه الاقتصادية ومكانته الاستراتيجية عبر تقارير خبرائها وضباطها. فسارعت إلى السيطرة عليه مهما كانت التكاليف.

فما هي الدوافع الاستراتيجية والاقتصادية التي جعلت بريطانيا تجتهد في السعي إلى السيطرة على الميناء وما هي الأساليب التي توخنها لتحقيق ذلك الهدف ؟

## I- الدوافع الإنجليزية لاحتلال ميناء عدن :

إن الدوافع التي حملت بريطانيا على احتلال الميناء كثيرة، أهمها :

### 1- الدافع الاستراتيجي :

يحتل ميناء عدن موقعا ممتازا في منتصف الطريق بين بومباي والسويس إضافة إلى وجوده على خليج عدن المتميز بهدوء أمواجه التي تمكن من استقبال السفن في ظروف جيدة عند قيامها بعمليات الشحن والتفريغ في جميع الفصول. وقد أثبتت رحلة إحدى السفن التجارية البريطانية المسماة هولندساي (Hughlindsay) والتي أبحرت بأمر القبطان جون ويلسون (John Willson) من ميناء بومباي، صلاحية الطريق الملاحي من بومباي عبر ميناء عدن في اتجاه الموانئ المصرية، خاصة بالنسبة إلى السفن التجارية نظرا لما توفره من ربح للوقت والجهد بشكل ملحوظ. وكانت هذه السفينة قد دلفت من ميناء بومباي في 20 مارس 1830 وهي مشحونة بالفحم. فوصلت إلى ميناء عدن في 31 مارس. ثم رست في ميناء السويس في 22 أبريل من السنة نفسها<sup>(1)</sup>.

لقد استغرقت رحلتها إذن 32 يوما و بعض الساعات، مما اعتبر حافزا قويا على استخدام السفن العاملة بالمحركات البخارية في الطريق الملاحي للبحر الأحمر. فبدأ ميناء عدن بكل مميزاته الطبيعية أحسن ميناء مناسب في منتصف المسافة بين بومباي والسويس. وقد كتب هينز (Haines) تقريراً عن ميناء عدن أكد فيه هذه المميزات. وجاء في هذا التقرير : أن "هذا المرفأ العظيم يمتلك من القدرات والإمكانات ما لا يملكه ميناء آخر في جنوب الجزيرة العربية، وأن ازدهار هذا المرفأ سيقضي على نشاط الموانئ الأخرى في البحر الأحمر. فهو يحتل مركزا تجاريا استراتيجيا ممتازا. ومن المرجح أنه أنسب الموانئ الموجودة في المنطقة بالنسبة إلى مواصلات بريطانيا العظمى. وهو مهيا حاليا لاستقبال البواخر وتموينها في كل فصول العام"<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup>) Water Field : Op. Cit. , P 18.

<sup>2</sup>) A brief sketch containing historical and Political information of Aden, Aden records, Vol III, p 4.

(مخططات مختصرة تحتوي على معلومات تاريخية وسياسية حول عدن، تقارير عدن، مجلد III، ص 4)



وبذلك أكد هينز (Haines) لحكومته أن الميناء أفضل مكان من بين الأماكن التي زارها وأنسب موقع استراتيجي يمكن الاستفادة منه بجعله محطة للسفن البخارية البريطانية ومخزنا لتموينها بحاجاتها من الفحم والمياه والمؤن. وقد كان لتأكيدات هينز (Haines) دورا كبيرا في توجيه حكومته إلى التفكير عمليا في السيطرة على ميناء عدن، كما أشار هينز (Haines) إلى أن موقع ميناء عدن الجغرافي الاستراتيجي في منتصف الطريق بين بومباي والسويس مفيد للغاية فضلا عن أن الميناء آمن وصالح لرسو السفن طوال اليوم، ثم إنه واسع بدرجة كافية تمكن السفن العملاقة من الرسو والدوران فيه بسهولة.

كما أن موقع ميناء عدن جعله أفضل ميناء يتحكم في الطريق البري الملازم للطريق البحري على البحر الأحمر بحكم موقعه المشرف على بوابته الجنوبية. ولو أمكن بناء رصيف لإرساء السفن فيه، لمساعد السفن البريطانية بجميع أحجامها على الرسو فيه بيسر في كل فصول السنة حيث تتوفر لها احتياجاتها التموينية المختلفة.

وقد اقترح العديد من الخبراء البريطانيين إقامة محطات ومخازن في بعض الجزر اليمنية في البحر الأحمر والمحيط الهندي (سقطرة وكمران وبريم). كما أن القنصل البريطاني في مصر كامبل (Cambell) كتب إلى حكومته في لندن في نوفمبر 1837 يؤكد فكرة السيطرة على عدن ويستحسنها. وجاء في كتابه أن: "سيطرة بريطانيا على عدن ستتيح لها فرصة الاستفادة من موقعها الممتاز وإمكاناتها الطبيعية لجعلها محطة ومخزنا لتموين السفن البريطانية بالمياه والمؤن وتنفيذ فكرة إقامة خط للمواصلات البحرية بين بومباي والسويس عبر البحر الأحمر" (1).

ويمكن أن نورد هنا ما ذكره "الريحاني" الذي قام بزيارة عدن في ثلاثينات هذا القرن، من أن بريطانيا عند بداية استخدام السفن البخارية كانت تبحث عن مكان في البحر الأحمر أو البحر العربي يصلح أن يكون مستودعا للفحم لتموين البواخر عند عبورها البحر الأحمر في طريقها إلى الهند. وكانت وجهة نظر مدير شركة الهند الشرقية البريطانية أن ميناء عدن أصلح مكان لذلك. وعندما شعر البريطانيون باهتمام المصريين بميناء عدن، كثفوا من جهودهم للقضاء على النفوذ المصري في الجزيرة العربية وقطع دابرهم من ميناء عدن (2).

(1) Water Field : Op. Cit., p 62.

(2) الريحاني : ملوك العرب، ج 1، ص 352.

ويؤكد ذلك ما كتبه هيكنوبثام (Heikanobotham) عن أهمية عدن الاستراتيجية قائلا : "إن البريطانيين اتجهوا إلى احتلال ميناء عدن لأنهم كانوا في أشد الحاجة للسيطرة على هذا الميناء المتميز على طريق البحر الأحمر الواصل بين مصر والهند ليكون محطة ومخزنا لتزويد السفن البخارية بالفحم (1)".

ومهما يكن من أمر فإن الهدف الاستراتيجي من وراء احتلال ميناء عدن لم يقتصر على جعله مركزا لتزويد السفن البخارية التابعة للبحرية الملكية البريطانية والشركات التجارية بالفحم والمؤن فحسب، بل نجد إضافة إلى ذلك عوامل استراتيجية أوردها روبرت قرانت (Robert Grant) حاكم الهند في فقرات خطابه إلى مدير عام شركة الهند الشرقية البريطانية في لندن يوم 1838/2/27 والذي جاء فيه أن : "أهمية ميناء عدن لبريطانيا لا تقدر بثمن إذ يمكن استخدامه كمخزن ومحطة لتموين السفن البخارية طوال فصول السنة إلى جانب أنه مركز التقاء وميناء ممتاز لرسو السفن التي تبحر في طريق البحر الأحمر. ثم إنه قاعدة عسكرية قوية يمكن، بعد السيطرة عليها، أن تحمي تجارة البحر الأحمر والخليج وتستفيد منها. وإذا ما أصبح ميناء عدن ملكا لنا، فإنه يصبح كجبل طارق يتميز بحصانته ومناعته من البحر واليابسة. إنني أنظر إلى هذا الموضوع بشمول وعمق. فهناك أمتان كبيرتان تتآمران علينا وتودان القضاء على جبروتنا في الشرق. أولهما روسيا وهي قادمة إلينا من إيران والأخرى فرنسا وهي آتية من مصر. وحتى نقف في وجه هذه التهديدات يتحتم علينا أن نقيم مراكز دفاعية متقدمة خلف حدودنا الدولية" (2).

ويؤكد جراهام (Graham) أن الإنجليز كانوا في أمس الحاجة إلى مالطة جديدة أخرى في الشرق الأوسط وليس إلى مجرد محطة أو رصيف لترميم السفن وتموينها. إنهم كانوا في حاجة إلى قاعدة تأوي إليها سفنهم لتكون دائما في حالة تأهب واستعداد وعلى مسافة قريبة من ساحات الصراع إذا ما نشبت أزمة تهدد المصالح البريطانية في الشرق. ويضيف جراهام (Graham) أنه لا يظن أن اتخاذ قرار الاستيلاء على ميناء عدن كان لمجرد البحث عن محطة وإنما لأهداف عسكرية وثيقة الصلة بالأهداف الأخرى. ومن

<sup>1</sup> ) Heikanobotham : Aden Constable, London 1958, P.12.

(هيكنوبثام : عدن المستعمرة، لندن 1958، ص 12).

<sup>2</sup> ) I.O.Home Misellconeouss, 841 Rebord Grants letter To the president of the East Indian company, on 27 Feb. 1838, pp155 - 156.

(وزارة الهند : قصر ميشلان، تقرير روبرت قرانت حاكم الهند البريطانية رقم 841، إلى مدير شركة الهند الشرقية البريطانية، فيفري 1838، ص 155 - 156).



الصعب الفصل بين احتلال ميناء عدن وسياسة الإمبريالية البريطانية<sup>(1)</sup>. فمن نافل القول إن عدن محطة مهمة لتموين السفن بالوقود ونقطة تجمع عسكري في الشرق الأوسط، غير أنها تستمد أهميتها من موقعها الجغرافي كقاعدة للعمليات البحرية. إن ميناء عدن يعتبر محورا حيويا في طريق البحر الأحمر المؤدي إلى الهند، وسعت بريطانيا إلى السيطرة عليه بغية تحويله إلى محطة لسفنها وقاعدة لقواتها العسكرية لمنع أية قوة أخرى من السيطرة على تلك المنطقة الاستراتيجية الهامة.

فلا يمكن التسليم، إذن، بأن البريطانيين قد قرروا السيطرة على ميناء عدن بدافع وحيد وهو اتخاذ محطة استراتيجية لتموين سفنهم بالوقود بل إن هذا القرار كان قد اتخذ بناء على احتياجات استراتيجية لها متين تعلق بالاتجاهات الكبرى لسياستهم الاستعمارية في البحار الشرقية.

## 2- الدافع الاقتصادي :

كانت عدن المركز الرئيسي لتجارة الصمغ والبن. وكانت تتحكم في الطريق التجاري الواصل بين المدن اليمنية، إضافة إلى كون ميناء عدن يعتبر المنفذ الطبيعي الوحيد على بحر العرب والمحيط الهندي، كما أن منطقة لحج القريبة من عدن منطقة زراعية خصبة تنتج العديد من المحاصيل الزراعية والمواد الخام المطلوبة للصناعات البريطانية. ولذلك سخرت بريطانيا جهودها للسيطرة على عدن والاستحواذ على هذه المواد الخام من أجل تشغيل مصانعها.

كما أن ميناء عدن يشكل موقعا تجاريا على غاية من الأهمية بالنسبة إلى السياسة الامبريالية البريطانية في الجزيرة العربية فضلا عن أن عدن تمثل أحد المنافذ الهامة لمنتوجات اليمن عامة والبن خاصة، فضلا عن أن الاتصال بين مناطق الإنتاج والميناء سهل للغاية، إضافة إلى أن حقول إنتاج البن في يافع و « تعز وإب و الحجرية تعد أقرب إلى ميناء عدن من أي ميناء آخر على ساحل البحر الأحمر، وأن أهم مدن الساحل الحضرمي (الشحر والمكلا) ترتبط تموين سكانها بميناء عدن. ولهذا جعلت بريطانيا السيطرة على ميناء عدن في صدارة اهتماماتها الاقتصادية ثم إن احتلال الإنجليز لميناء

<sup>1</sup> ) Graham : Op. Cit., pp 304 - 305 - 306

عدن سيحول دون أطماع محمد علي والي مصر أو غيره في ميناء عدن. كما أن احتلال الميناء سيكبح توسعه الاقتصادي في شبه الجزيرة العربية ويمنع تحكمه في طريق المواصلات إلى الهند عبر البحر الأحمر والخليج العربي.

ويرى كامبل (Cambell) أن سيطرة الإنجليز على ميناء عدن توفر لهم فرص تحويل تجارة البن اليمني إلى ميناء عدن الجنوبي حيث يتجمع البن. مما سيتيح لبريطانيا سيطرة شبه كاملة على تجارة هذه السلعة الهامة ويساعدها على إضعاف المنافسة الأمريكية بعد أن أضحي التجار الأمريكيون يسيطرون على نصيب الأسد من هذه التجارة ويحتكرونها <sup>(1)</sup>. وكان التجار الأمريكيون يأتون إلى ميناء المخا اليمني ويشتررون ما نسبته 75% من المنتج الإجمالي للبن اليمني الذي يبلغ 3.000 بالة (كيس). وقد أدت منافستهم في هذه التجارة إلى رفع أسعار البالة من 56 دولارا إلى 75 دولارا وقد حدث ذلك عندما قام التجار الأمريكيون باستخدام الطريق التجاري الموصل للبحر الأحمر عبر طريق رأس الرجاء الصالح والمرور بالقرب من الساحل الشرقي لإفريقيا. وقد قلل ذلك عليهم نفقات النقل التي كانت تحصل عليها شركة الهند الشرقية البريطانية والشركات الفرنسية التي اتخذت جزر موريشيوس وريون (Mauritus and Reunion) قواعد لها. وكانت نتيجة ذلك أن احتكر الأمريكيون تجارة البن اليمني في ثلاثينات القرن التاسع عشر <sup>(2)</sup>.

وفي الوقت ذاته كانت بريطانيا والشركات التجارية التابعة لها تحرص كل الحرص على الانفراد بجني الأرباح الطائلة من التجارة العربية الجنوبية واليمنية بواسطة العدد الكبير من التجار الهنود في كل موانئ البحر الأحمر وإبعاد أي منافسة مهما كان نوعها. ولم يتح لها ذلك إلا بعد السيطرة على ميناء عدن. ثم إن بريطانيا شعرت أن التجار الأمريكيين كونوا مجتمعا بحريا نشيطا. فكانوا يرسلون سفنهم إلى شرق إفريقيا والبحر الأحمر تتجول في موانئ المحيط الهندي ويحاولون التدخل في أسواق التجارة الشرقية التي احتكرتها الدولة البريطانية خاصة والدول الأوروبية عامة.

غير أن المحتكرين البريطانيين أغلقوا هذه الأسواق عن طريق النظام التجاري الذي وضعته شركة الهند الشرقية البريطانية فاحتكرت التجارة الشرقية. وكان الأمريكيون يتنافسون مع التجار الهنود حول بيع الأقمشة القطنية. كما كانوا يصطادون الأسماك في

<sup>1)</sup> Water field : Op. Cit., pp 29- 30.

<sup>2)</sup> Marston : Op. Cit., p 30.



مياه المحيط الهندي ويشترون في تجارة الرقيق والبخور واللبان (الصمغ) والجلود والبن بل كانوا يجمعون فواضل الحمام البحري من جزر الساحل الجنوبي لجزيرة العرب المعروفة بجزر كوريا موريا. ولقد نبتت المعاهدة التجارية التي عقدتها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية مع سلطان مسقط وزنجبار، البريطانيين إلى ضرورة التصدي لهذه المنافسة الاقتصادية الأمريكية. ولم يكن ذلك ممكناً إلا باحتلال عدن التي تستطيع بسط سيطرتها على التجارة الشرقية بشكل عام (1).

وقد تبينت شركة الهند الشرقية الإنجليزية منذ بداية القرن التاسع عشر أن الأمريكيين من كبار المنافسين لتجارة أقطار البحر الأحمر والمحيط الهندي، خاصة بعد أن تكثفت مشاركتهم الفعالة في النشاط التجاري. وكان من بينهم التاجر الأمريكي تشارلز مليت (Charles Miliet) الذي أبحر بسفينته الشراعية آن (Ann) ووصل إلى السواحل اليمنية. وقد حذا حذو هذا التاجر مجموعة كبيرة من التجار الأمريكيين على ظهر سفنهم الشراعية لنقل كميات من البن اليمني الذي كان يلقي قبولا حسناً (2) في الولايات المتحدة الأمريكية خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر وكان من أكثر البضائع رواجاً فيها، وهكذا أصبح التجار الأمريكيون منافسين خطيرين لشركة الهند الشرقية البريطانية في السواحل اليمنية، رغم بعد الولايات المتحدة الأمريكية عن البحار الشرقية. مما جعل البريطانيين يعجلون بالسيطرة على ميناء عدن للاستئثار بتجارته وتجارة المنطقة المحيطة به. وذلك للقضاء على المنافسة الأمريكية بعد أن ظهرت خطورتها على البريطانيين بشكل جلي. وتحدث أكثر من مصدر (2) عن أسباب وصول قوات محمد علي إلى السواحل اليمنية سنة 1833 بعد هزيمة الوهابيين. فقد كان هدفه هو الآخر السيطرة على تجارة البن اليمني. وتكشف هذه المصادر عن فرض القوات المصرية ضرائب مرتفعة على التجار البريطانيين التابعين لشركة الهند الشرقية البريطانية. وقد وصلت نسبة هذه الضرائب إلى 7,5% أو أكثر، في حين كان التجار الأمريكيون يحصلون على 50% من حجم التجارة في موانئ السواحل اليمنية (3). وقد أمر اللورد بالمرستون (Balmerston) وزير الخارجية البريطاني آنذاك قنصله في القاهرة

1) Coupland : Op. Cit., pp361 - 362.

2) Water Field : Op. Cit., p 30.

(2) انظر : البطريق، مصدر مذكور، ص 71. والعبدي، مصدر مذكور، ص 142.

3) Water Field : Op. Cit., p 30.

الكولونيل كامبل (Cambell) سنة 1837 بأن يطلب من محمد علي رفع القيود المفروضة على التجارة البريطانية وتخفيف الضرائب على البضائع ذات الصنع البريطاني لأن بريطانيا لن تسمح للمصريين بأن يستمروا في تطبيق هذا النظام الذي ينطوي على تهديد جدّي للتجارة البريطانية. ولما تكلأ محمد علي في تنفيذ هذا المطلب البريطاني سارعت بريطانيا باتخاذ كافة الإجراءات التي تضمن لها المحافظة على شرف بريطانيا العظمى ومصالحها التجارية<sup>(1)</sup> في السواحل اليمنية. وذلك باحتلال ميناء عدن ومن ثم إجبار محمد علي على الانسحاب من اليمن سنة 1840 بعد أن شعر البريطانيون باهتمام المصريين بميناء عدن أثناء وجودهم في اليمن، خاصة بعد استقرار حكمهم في ساحل تهامة في الفترة الممتدة بين 1836 و 1840. وبذلك بذل الإنجليز أقصى الجهد للقضاء على النفوذ المصري في اليمن والجزيرة العربية بأكملها وكان الهدف الرئيسي إبعاد المصريين عن ميناء عدن الحيوي حتى لا يهددوا المصالح البريطانية هناك ويؤكد ذلك ما كتبه الريحاني من انحياز الدولة العثمانية إلى بريطانيا العظمى لتحقيق أغراضها في السيطرة على ميناء عدن. وقد تجلّى ذلك عندما وافقت الدولة العثمانية على مطلب الإنجليز في جعل عدن مركزاً تجارياً لهم عبر الطرق الموصلة إلى الهند حتى تكون مستودعاً للفحم يتزود منه أسطولهم العسكري التجاري<sup>(2)</sup>.

ومعنى ذلك أن عدن لم تكن لها عند العثمانيين آنذاك أهمية تذكر نتيجة لبعدها قرابة 2000 ميل عن مركز الدولة العثمانية. ووجودها خلف ثلاثة بحار في أقصى جنوب شبه جزيرة العرب، فضلاً عن أنه لا توجد فيها سيادة عثمانية حقيقية ولا ترجى منها منفعة اقتصادية.

ولذا فإن الصداقة التقليدية بين الدولة العثمانية وبريطانيا في ذلك الحين دفعت العثمانيين إلى إطلاق يد بريطانيا في الاستفادة من عدن اقتصادياً، حتى سنحت لها فرصة احتلالها بتعلّة حادث السفينة دوريا دولت (Doria Dowlut) وهو ما سنفصل القول فيه لاحقاً وهكذا فرضت بريطانيا سيطرتها على عدن بقوة السلاح. وفي الجملة يستمدّ ميناء عدن أهميته من موقعه الجغرافي كقاعدة للعمليات البحرية. وإن الرأسمالية الامبريالية البريطانية المتطلعة إلى ممارسة التجارة الدولية كانت في أشد الحاجة إلى خط مواصلات

<sup>1</sup> ) F.O. 78/318 : Palmerston to cambell, March 1838.

(وزارة الخارجية : وثيقة رقم 78 / 318 : رسالة من بالمرستون إلى كامبل، بتاريخ 1 مارس 1838).  
<sup>2</sup> ) (الريحاني : مصدر مذكور، ج 1، ص 352.



آمن يستند إلى وجود قواعد ثابتة على سواحل هذا الخط، يقع انتقاؤه بدقة وتأمينه عبر الأسطول الملكي العسكري البريطاني<sup>(1)</sup>. وهكذا تبوأ ميناء عدن مكانة هامة في طريق البحر الأحمر المؤدي إلى شبه القارة الهندية. ولعل الأسباب المذكورة آنفا هي التي دفعت الامبريالية البريطانية إلى احتلال الميناء وجعله قاعدة دفاعية تجارية تمنع أية قوة ثانية منافسة من السيطرة عليه باعتباره موقعا استراتيجيا عسكريا واقتصاديا على غاية من الأهمية.

لقد اتخذ قرار السيطرة على ميناء عدن في مكاتب الحكومة البريطانية بناء على متطلبات اقتصادية واستراتيجية بعيدة المدى. ومن الصعب أن نفصل بين رغبة الإنجليز في الاستيلاء على ميناء عدن وثوابت اتجاهات سياستهم الاستعمارية في مسالك الملاحة البحرية بشكل عام.

فاستبان مما تقدم أن إنجلترا سعت إلى تحقيق أهدافها الاستراتيجية والاقتصادية. بفرض سيطرتها على ميناء عدن بعد أن أكدت ذلك تقارير خبرائها ومبعوثيها من رجال البحرية ودبلوماسيها المعتمدين في أقطار الشرق العربي، وتقارير حكومة الهند البريطانية ومن ورائها شركة الهند الشرقية التجارية صاحبة المصلحة الاقتصادية والتجارية. أما الأسباب العميقة لاحتلال عدن. فقد كانت متعددة، على نحو ما عرضناه. ولم تكن مقتصرة على اتخاذ عدن محطة لتزويد السفن بالوقود والمؤن بل خضع الأمر لعوامل أخرى متداخلة منها مواجهة روسيا القيصرية التي كانت تسعى إلى الانقضاض على المصالح الاقتصادية والاستراتيجية لبريطانيا العظمى في الشرق عبر النافذة الإيرانية وكذلك محاصرة دولة النمسا في الشرق، حيث اتخذت دورا معاديا لبريطانيا. وقد ورد ذلك في تصريحات الساسة البريطانيين في أكثر من مناسبة<sup>(2)</sup>. ولقد عجلت كل هذه الأسباب الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية بالسيطرة على ميناء عدن الذي ستحقق بريطانيا عن طريقه كل الأهداف التي تتعلق بالمصالح الاقتصادية والاستراتيجية البريطانية في أقطار الشرق، فكيف خططت بريطانيا للسيطرة على الميناء.

<sup>(1)</sup> Graham : Op. Cit., p 305 - 306.

<sup>(2)</sup> أباطة : مرجع مذكور، ص 155.

## II- الإعداد للسيطرة على ميناء عدن :

شرعت الحكومة البريطانية في الإعداد لحيازة ميناء عدن باتباع أساليب الضغط السياسي والعسكري على حكام لحج وعدن. ورأت أن هذه الأساليب من انجع الوسائل المؤدية إلى إقناع سلطان لحج وعدن محسن بن فضل العبدلي بالتنازل لبريطانيا عن الميناء مقابل مبلغ من المال يتقاضاه منها. ولم يكن أمام بريطانيا إلا اتباع خطة الهجوم العسكري لاحتلال الميناء الذي سنتبين لاحقا أساليبه وأهدافه.

### 1- الضغط السياسي :

كانت النوايا البريطانية لاحتلال ميناء عدن واضحة. فقد وصل هينز (Haines) في جوان 1837 وقام مع ثلاثة ضباط من السفينة الحربية كونت (Coonte) التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية بدراسة عدن من كافة النواحي الدفاعية لصد أي هجوم على الميناء قد تقوم به القبائل العربية اليمنية. كما رصد حياة الناس وحالة العمال ونظام الأجور والتجارة. وعرف كيفية الاستفادة الكاملة من الميناء. وقد أبرز هينز (Haines) لحكومة الهند البريطانية أهمية الميناء والجراءات التي يمكن القيام بها من أجل الاستحواذ عليه. ولذلك اتخذ البريطانيون حادث تحطم السفينة دوريا دولت (Doria) في ساحل أبين على بعد خمسة عشر كيلومترا من الميناء ذريعة لاحتلال الميناء

### أ- حادث السفينة دوريا (Doria) :

أبحرت هذه السفينة في أول شهر ديسمبر 1836 من ميناء كلكتا (Calcutta) وعلى ظهرها ربان واحد ورئيس عمليات للشحن وطاقم ملاحين مكون من اثنين وعشرين من البحارة المساعدين، إضافة إلى عشرة من الركاب قاصدين ميناء جدة لأداء فريضة الحج. وفي رحلتها من الهند مرت بميناء إلبى (Alepee) بناء على الأوامر الصادرة من رئيس الشحن لحمل بعض السلع الإضافية وعدد من الركاب بلغ سبعة عشر راكبا من الذكور



والإناث. ثم واصلت السفينة سيرها الملاحي إلى ميناء قشن<sup>(1)</sup> شرق ساحل حضرموت حيث شحنت سلعا زادت عن حمولتها.

وفي منتصف اليوم الرابع من جانفي 1837 تحطمت السفينة دوريا دولت (Doria Dowlut)<sup>(2)</sup> التابعة لنواب مدراس (Madras) (\*) في غبة سيلان بالقرب من ميناء عدن. ولم يتمكن بحارتها من إنقاذها. وهرب قائدها وبقية أفراد طاقمها في أحد مراكب الإنقاذ الذي تحطم هو الآخر. وحينما وصل النبا إلى السلطان حاكم لحج وعدن، أرسل ابنه الأمير أحمد والقاضي زين العيروس لإنقاذهم، وقد استأجر لربان السفينة المتحطمة وبقية ركابها قوارب نقل صغيرة تابعة لملاك من ساحل عمان وحضرموت والصومال واتفقوا معهم على إنقاذ البضاعة، على أن تقسم فيما بعد إلى ثلاثة أقسام يعطى جزء منها للملاك والثاني لأصحاب القوارب والثالث لابن السلطان أحمد بن محسن وأمضى الأطراف الثلاث على هذا الاتفاق. فتم إنقاذ البضاعة.

وقد تناهت إلى مسامع حكومة الهند البريطانية في بومباي أخبار حادث السفينة عن طريق الموظف اليميني في الوكالة البريطانية في ميناء المخا الذي بلغه الخبر بواسطة بعض الناجين من الركاب.

وقد كان هينز (Haines) وحكومته في انتظار مثل هذا الحادث لاتخاذ تلة لتنفيذ المطامع البريطانية في المنطقة.

وتجدر الإشارة إلى أن السفينة المنكوبة هي سفينة شراعية تبلغ حمولتها 225 طنا مسجلة باسم امرأة هندية تدعى "البيجوم أحمد أم النساء". أما قائد السفينة فهو هندي الجنسية يكنى باسم نور الدين. وقد أبحرت بإشراف الوكيل التاجر أحمد فريد أنسوف<sup>(3)</sup>.

<sup>1)</sup> India Papers (I.P) : F. 23 correspondence relating to Aden, No. 9, Affidavit of syeadNoureedeen, 1 Aut 1837 p 11.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، إفادات السيد نور الدين، 1 أوت 1837، ص 11).  
( \* مدراس : إحدى مدن الساحل الهندي.

<sup>2)</sup> Play Fair . Op. Cit., p. 161.

<sup>3)</sup> I.P. : F. 23, C.R.T.A., N°.1, the Superintendent of the india navy to the Government of Bombay, 31 July 1837, p5.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، من مدير البحرية الهندية إلى حكومة بومباي 1837، ص 5).

## ب- تباين الآراء حول حادث السفينة :

اختلفت الآراء وتضاربت أوجه النظر حول تفاصيل ما حدث للسفينة بعد تحطمها. فالوثائق المحفوظة في سجلات حكومة بومباي البريطانية تذكر أن قاربين صغيرين أبحرا من عدن واتجها نحو السفينة المنكوبة في يوم غرقها. وانتقل جميع ركاب القاربين إلى ظهر السفينة ونهبوا ما استطاعوا حمله. ودام ذلك طيلة يومين كاملين. وقد رفض البدو تقديم المساعدة لإنقاذ ما تبقى من الركاب، بعد أن تسربت مياه البحر إلى مستودعات السفينة، مما حتم عليهم البقاء في أعلى قمة السفينة في انتظار مصيرهم. وبعد طول الانتظار لم يكن أمام الركاب إلا البحث عن وسيلة فردية لإنقاذ أنفسهم. لكن بعض الأعراب منعوهم من الوصول إلى البر. ولم ينقذهم من البدو إلا زين العيروس<sup>(1)</sup> وهو من السادة العلويين الذين يتمتعون بسلطة روحية. وقد حملهم على ظهر قارب استأجره في اتجاه ميناء عدن وقدم لهم ما يحتاجونه من غذاء وثياب ومال. وانتظر ركاب السفينة في ميناء عدن أكثر من نصف شهر. شاهدوا أثناء شحنة سفينتهم - المنكوبة - في حرم جمرك عدن. وتبينوا أنها قسّمت إلى ثلاثة أجزاء، كما ذكرنا آنفا. وكتب هينز (Haines) قائد السفينة يالينورس (Palinurus) المرابطة في البحر الأحمر إلى السير تشارلز مالكوم (Charles Malcoum) مدير البحرية الهندية في 6 جويلية 1837 الخطاب التالي :

"أعلمكم أنه عند وجودي بالقرب من ميناء عدن خلال شهر أفريل تبين أن البضاعة التي تم نهبها من السفينة المنكوبة دوريا دولت (Doria Dowlut) التي تحمل العلم الإنجليزي كانت معروضة في السوق بأقل من ثلث قيمتها. ولذلك أبلغت سلطان لحج وعدن بأن السفينة والشحنة بريطانيتين وأبلغته بالمحافظة على الشحنة، حتى تتخذ حكومة الهند إجراءات في شأنها. كما أبلغته أن الحكومة البريطانية في الهند سوف تطلب إيضاحات حول سبب سلب البضاعة وإساءة معاملة الركاب المنكوبين"<sup>(2)</sup>.

وقد خاف سلطان عدن إجراءات حكومة بومباي ضده. فأبقى قائد السفينة في عدن وأجبره تحت الضغط على الإقرار كتابيا بعدم رفع قضية ضده. ولم يكن أمام نور الدين قائد السفينة إلا الموافقة على ما أراده الحاكم حفاظا على روحه وأرواح بقية الركاب الناجين. ثم أعطي لهم الإذن بمغادرة ميناء عدن على متن سفينة صغيرة إلى المخا. ومن

<sup>(1)</sup> I.P. : F 23, C.R.T.A., N° 9, Op. Cit., pp 10 - 12.

<sup>(2)</sup> I.P. : F 23, C.R.T.A. N° 3, Hanes to the superdent India navy 6 July 1837, p6.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، عدد 3، رسالة من هينز إلى مدير البحرية الهندية، 6 جويلية 1837، ص 6).



المخا تحولوا إلى مدير مكتب شركة الهند الشرقية البريطانية الذي لم يحسن استقبالهم. ورغم ذلك، أعلموه بكل ملابسات غرق السفينة وما حدث لحمولتها. وقد بقي ركاب السفينة الغارقة حوالي ثلاثة أسابيع في المخا. ثم غادروها إلى ميناء جدة، عندما وصلتهم الأنباء بأن إحدى سفن الشركة راسية في مينائها لتسافر بهم إلى بومباي. وعند وصولهم إلى ميناء جدة تبينوا أن السفينة أبحرت في اتجاه ميناء المخا. ولم يكن أمام الركاب إلا العودة إليها على ظهر السفن التجارية الهندية على أمل أن يلحقوا بها. فوجدوا سفينتين تابعتين لشركة الهند الشرقية البريطانية بالينورس (Palinurus) والكونت (Al Coonte). فالتحق الركاب بالكونت (Al Coonte) وهي في طريقها إلى بومباي. وأحاط ركاب السفينة هناك الضابط هينز (Haines) علما بسوء المعاملة التي تعرضوا لها قبل مغادرتهم عدن.

### ج- إعلام هينز (Haines) بحكومته بملابسات حادث السفينة :

في اليوم السادس من شهر جويلية 1837، أعلم هينز (Haines) حكومة بومباي بأدق التفاصيل عن حادثة السفينة. وفي يوم 31 من الشهر قام الأميرال تشارلز مالكوم (Charles Malcoum) مدير البحرية الهندية بمخاطبة حاكم بومباي روبرت قرانت (Robert Grant) قائلا : "إن جميع البضائع قد أضحت غنيمة لسلطان لحج وراعيه. ولقد كانت تصرفات السلطان محسن تصرفات مجرم عنجهي متخلف بكل ما تحمله الكلمة من معنى" (1).

ولا شك أن في هذه النعوت إساءة للسلطان محسن. وليس الغرض من ذلك التشويه فقط بل إثارة حكومة بومباي أساسا. وقد كتب هينز (Haines) خطابا إلى مدير البحرية الهندية يوضح فيه وجهة نظره حول الوقائع الدقيقة المتعلقة بتحطم السفينة قائلا : "إن السفينة دولت (Dowlut) يملكها أحد وجهاء ولاية مدراس. وقد تم تأجيرها تحت العلم البريطاني للسفر إلى جدة والعودة منها مقابل 8250 روبية. وكانت حمولتها تحتوي على السكر والحرائر والشالات والأقمشة ومواد أخرى وستمائة قارورة عطر وأدوات

(1) I.O.R. : N° 4094 , P.388/45.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : رقم 4094، ورقة رقم 388 / 45).

متنوعة"<sup>(1)</sup> وكان الخطاب مشفوعا بتواقيع الربابنة وبعض الركاب. ويذكر هينز (Haines) على لسان بعض الربابنة قوله : "إننا أخذنا الفلفل وزيت جوز الهند وعدد كبير من الركاب. ووصلنا بسلام إلى ميناء كوتشين (Cotcheen). وحملنا عددا من بالات الأقمشة. ثم واصلنا إبحارنا قاصدين البحر الأحمر في الرابع من جانفي. فارتطمنا بالصخور في غبة سيلان، وأخذ البدو في سلب السفينة ونهبها واتجه الركاب الناجون نحو عدن. فتنفصل العيروس بتقديم بعض الملابس وقليل من الطعام. وحملنا عبد الله صفر مالك السفينة الشراعية التي تحمل العلم البريطاني الراسية في ميناء عدن (...) وقبل مغادرتنا له وصل الخبر إلى السلطان فأرسل عددا من جنوده وأنزلونا إلى الشاطئ مكرهين وأجبرنا تحت الضغط والتهديد بالموت على الإقرار كتابيا بأنه لم يسيء معاملتنا ... ومن أجل إنقاذ حياتنا أمضينا على اعتراف زائف. ولما وصلنا المخا قابلنا عبد الرسول القائم بأعمال المعتمد في الوكالة البريطانية. فأمرنا بالعودة في الغد وقدم بعض الريالات اليسيرة لشراء طعام لركاب السفينة المنكوبة وأخذ أقوالهم. وقد اضطررنا إلى أن نسأل الناس في أكثر الأيام بعض الطعام حتى قام دوراكا (Doriaka) أحد الهنود البانيان بمساعدتنا وتأمين سفرنا نحو ميناء جدة على ظهر سفينة تابعة لشركة الهند وعند وصولنا إلى جدة كانت السفينة "الفرات" قد اتجهت إلى المخا. فغادرنا، مرة أخرى، جدة إلى المخا على ظهر السفينة المسماة كونت (Coonte) التي ساعدنا قبطانها ببعض المال والملابس"<sup>(2)</sup>.

ويتضح من تقرير هينز (Haines) عن شهادات ركاب السفينة المنكوبة أن حمولتها كانت زائدة عن طاقتها وأن هينز (Haines) يحاول إثبات أن السفينة وحمولتها باهضتا الثمن. وأن سلاطين لحج وعدن يتحملون المسؤولية الكاملة في إعادة قيمة الشحنة، خاصة وأن السلطان أجبر الربان على التوقيع على ورقة تثبت عدم إساءة السلطة للركاب. فرأى هينز (Haines)، حينئذ، يخفي نزعة استعمارية تهدف إلى إثارة الحكومة البريطانية في الهند للضغط على سلطان لحج وعدن.

<sup>1</sup>) I.P. : F. 23, C.R.T.A. N° 3, : Op. Cit., p6.

<sup>2</sup>) I.P. : F. 23, O.C.R.T.A. N° 3, : Op. Cit, p6.



#### د- الأسباب التي أدت إلى غرق دوريا (Doria) :

تضاربت الآراء ووجهات النظر حول الأسباب التي أدت إلى تحطم السفينة قرب ميناء عدن في منطقة يسكنها الأعراب الفقراء. وهو ما يغري بسلبها فيكون ذلك مبررا يضاف إلى جملة مبررات البريطانيين لغرض السيطرة على ميناء عدن. ومن هذه الآراء ما يقول بأن السفينة أغرقت في حين وقع الحفاظ على بضائعها.

وتشير الوثائق البريطانية إلى وجود مؤامرة يقف وراءها رئيس عمليات الشحن في السفينة إذ قام الشاحن بشحنها بحمولة تتجاوز طاقتها حتى تتحطم وتتعرض للنهب والغرق، خاصة وأن التاجر العربي قد آمن حمولتها بمبلغ يساوي ضعف قيمتها<sup>(1)</sup>.

ولسنا على الرأي القائل إن البريطانيين قد دبروا أمرا خطيرا يستهدف الأرواح والبضائع. في السفينة المذكورة<sup>(2)</sup> بل نعتقد أن تحطم السفينة وغرقها قد حدثا دون تدبير مسبق وأن الحكومة البريطانية استغلته لصالحها وهو ما جعل احتمال الشك في أنهم قد تسببوا في تدبير الحادث واردا.

فهذه الحوادث كثيرة الوقوع في السواحل اليمنية وقد وقفنا على كثير من الحالات المشابهة لها في الساحل الجنوبي لشبه جزيرة العرب.

#### هـ- استغلال بريطانيا لحادث السفينة :

لقد وجدت الحكومة البريطانية في لندن والهند الذريعة التي كانت تبحث عنها لاحتلال عدن فاستغلت حادث غرق السفينة للبدء في تنفيذ خططها الاستعمارية، فطالبت بالتعويض عن البضائع المسروقة من السفينة، إضافة إلى التعويض عما لحق بالسفينة من أضرار. وبركابها من إهانة. وما إن وصل تقرير هينز (Haines) إلى حاكم بومباي متضمنا المعلومات الكاملة حول حادث السفينة، حتى أمضى في 14 أوت 1837 نيابة عن القائد الأعلى للبحرية الملكية. قرارا جاء فيه : "أن الاعتداء المهين الذي تم اقترافه من قبل سلطان عدن ضد السفينة وركابها وهي تحمل العلم البريطاني، يستوجب إنذارا

<sup>(1)</sup> I.O.R./P388/45, N° 4100.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : ورقة 45/388، رقم 4100).

<sup>(2)</sup> الشعبي : الاستعمار البريطاني ومعركتنا الكبرى في جنوب اليمن (عدن والإمارات)، دار النصر للطباعة والنشر والإعلام، القاهرة، (د.ت)، ص 11.

فوراً فعالاً. وإذا لم يتم الحصول على الاعتذار الكافي، فقد توجب علينا طلب الترخيص بفرض مطلبنا" <sup>(1)</sup>. لقد تحولت اللهجة البريطانية، هذه المرة، إلى فرض منطق المفاوض القوي ضد سلاطين لحج وعدن باعتبارهم المسؤولين عما حدث للسفينة وركابها بعد تحطمها بالقرب من مينائهم.

وفي الأثناء، بعث قرانت (Grant) حاكم بومباي برسالة إلى الرئيس جيمس كارناك (James Karinak) رئيس مجلس إدارة الشركة في 17 أوت 1837 يقترح فيها احتلال ميناء عدن قائلا: "إذا لم نجعل من أنفسنا سادة وملاكاً لميناء عدن، فيجب على الأقل أن لا نضيع الفرصة التي سنحت لنا نتيجة المعاملة التي تعرض لها ركاب سفينة ترفع العلم البريطاني من قبل سلطان عدن (...) فعلينا أن نقوم بإذلال السلطان وإجباره على القبول بتأسيس مستودع فحم في ميناء عدن بشروط سهلة" <sup>(2)</sup>.

يتضح من خطاب قرانت (Grant) حاكم بومباي لرئيس مجلس إدارة الشركة أنه يسعى إلى إقناع بقية المؤثرين في القرار السياسي في بومباي بضرورة إنشاء مستودع للفحم في عدن تكفيرا عن الإهانة التي لحقت بالعلم البريطاني، وأن الشركة ستكون من أول المستفيدين إذا تأسس مستودع فحم في عدن.

وقد حاول روبرت قرانت (R. Grant) حاكم بومباي إقناع الحاكم العام في الهند. باحتلال عدن فبعث هذا الأخير في 16 أكتوبر 1837 إلى حاكم بومباي خطاباً ورد فيه ما يلي: "لقد اطلعت على حادث غرق السفينة دوريا دولت (Doria Dowlut) بالقرب من عدن، حيث نهبت وتعرض بحارتها والمسافرون على منتهى إلى معاملة سيئة من قبل سلطان ذلك البلد. ولن يكون من المناسب الاستيلاء على الميناء. بحجة نهب السفينة دولت (Dowlut). وذلك لاحتمال أن يؤدي مثل هذا العمل إلى الصدام مع المصريين" <sup>(3)</sup>.

وقد رأى الحاكم العام في الهند أن يطالب سلطان عدن بالاعتذار عن هذا الاعتداء. وعلى أساس ذلك يمكن إجراء ترتيبات ودية معه بخصوص احتلال هذا الميناء لجعله مستودعاً للفحم. فإذا رفض السلطان ذلك، تم اتخاذ إجراءات إضافية. بحيث كانت المسألة

<sup>1)</sup> Op. Cit.,

<sup>2)</sup> I.O.R : Mseur, F. 213 / 9, pp3-8.

<sup>3)</sup> I.O.R. : P. 388 / 49, N° 5468.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : وثيقة رقم 9/213، ص ص 3 - 8).

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : ورقة 49 / 388 وثيقة عدد 5468).



عندئذ تتركز حول طلب التعويض عما لحق بالسفينة وحمولتها والاستفادة من ميناء عدن كمستودع للفحم.

#### و- الأوامر البريطانية إلى هينز (Haines) بالتوجه إلى عدن :

في 25 نوفمبر 1837 صدرت الأوامر إلى مدير البحرية الهندية بأن يقوم بإصدار تعليمات إلى الضابط هينز (Haines) بالتوجه إلى ميناء عدن ومعه رسالة حاكم بومباي إلى السلطان محسن سلطان لحج وعدن.

وفي غرة ديسمبر 1837 اتجه هينز (Haines) على ظهر الباخرة بينرس (Benares) إلى البحر الأحمر. ورافقه المترجم "ملاجعفر" على متن السفينة كونت (Coonte) إلى ميناء عدن وكانت الأوامر الصادرة إليه محددة في اتجاهين:

- إما قبول السلطان، عن رضا بمطالب حكومة الهند البريطانية.

- أو الضغط عليه لحمله على الموافقة، وفقا لما جاء في مذكرة حاكم بومباي سنة 1837. ونقتبس منها لأهميتها ما يلي : "إن الاعتداء السافر الذي ارتكبه سلطان ميناء عدن ضد السفينة المنكوبة التي تحمل العلم البريطاني وتتمتع بالحماية البريطانية يحتاج إلى اهتمام سريع وإجراءات مباشرة"<sup>(1)</sup>.

ونستنتج مما سبق أن التصميم البريطاني على السيطرة على ميناء عدن كان وراء استغلال هذه الحادثة لتحقيق ذلك الهدف فقد جاء في مذكرة الحاكم العام البريطاني في الهند، أن تدشين خط مواصلات للسفن البخارية يمخر أمواج البحر الأحمر والمحيط الهندي يحتم العمل على إيجاد محطة على السواحل اليمنية. وإن إهانة السلطان العبدلي للعلم البريطاني تستوجب احتلال الميناء العربي في عدن.

واسترسل حاكم مدينة بومباي البريطانية في خطابه بإبراز مميزات ميناء عدن وما يمكن أن يصبح عليه في المستقبل قائلا : "إن شبه جزيرة عدن نتوء صخري مرتفع سهل الاتصال مع البر الأصلي عبر الشريط الأرضي الرفيع الذي يغطيه البحر عند المد، وعند وقوع أي هجوم على الميناء، يمكن لعدد قليل من الرجال أن يدافعوا عنه، على أن يتم

<sup>(1)</sup> I.O.R. : P. 388 / 49, N° 5525.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : ورقة 388 / 49، وثيقة عدد 5525).

بناء حصن يتمركز فيه المدافعون بالقرب من الساحل. وإن مرفأ عدن ممتاز وذو أهمية كبيرة. وباحتلالنا لهذا الميناء. نستطيع بفضل الإدارة البريطانية الحديثة المنظمة أن نحوله إلى ميناء مهم في جنوب جزيرة العرب. ومن خلاله، تصبح عدن المركز الذي ترد إليه البضائع وتوزع إلى جميع أنحاء الجزيرة والخليج، كما أن حركة التجارة من ساحل إفريقيا يمكن أن تصل إلى ميناء عدن. ثم إن موقع عدن كمستودع للفحم لا يضاهيه مكان على الساحل الجنوبي. فهو يتوسط المسافة بين بومباي والسويس. ويمكن للبواخر أن تدخل إلى الخليج الخلفي خلال كامل الليل وأن تقوم بعملية الشحن والتفريغ متى شاءت كل يوم وفي كل الفصول، إضافة إلى أن تأسيس خط بحري بالسفن البخارية يتطلب منا إيجاد موقع على الساحل الجنوبي لبحر العرب عند مدخل البحر الأحمر ليكون محطة للسفن مثل ما لدينا على الخليج الفارسي" (1).

إن المعلومات يقدمها حاكم بومباي في هذا التقرير، بنيت على ملاحظات هينز (Haines) بفضل وجوده المستمر قرب ميناء عدن ومنطقة البحر الأحمر. وهي تثبت صحة تنبؤات البريطانيين في ستينات القرن العشرين. فقد أصبح ميناء عدن من بين أهم الموانئ في العالم من حيث قدوم السفن إليه لتفريغ حمولتها أو للتزود منه بالوقود.

#### ز- وصول هينز (Haines) عدن ومحادثاته مع السلطان العبدلي :

وصل هينز (Haines) إلى عدن لأول مرة كمندوب عن حكومة الهند البريطانية في غرة جانفي 1838. واجتمع بالسلطان محسن الذي أنكر في البداية أي معرفة له بنهب سحنة السفينة المنكوبة، ولكنه تفطن في نهاية الاجتماع إلى الخدعة التي كانت تحببها بريطانيا. فلبى طلبات هينز (Haines) حتى لا يتيح للبريطانيين، فرصة الاستيلاء على بلاده (2). ووجه خطابا إلى بومباي يوضح فيه الأكاذيب التي ابتدعها هينز (Haines) حول نكبة السفينة. ومما ورد في هذا الخطاب قوله : "لقد استلمت خطابكم الخطي

(1) I.O.R. : p.Sec, BOM. 92 N° 621.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، حكومة بومباي 92، وثيقة 621).

(2) I.O.R. : P. Sec., BOM. 95, N° 80.A.

(مكتبة والسجلات وزارة الهند : سري بومباي 95، وثيقة عدد 80 أ).



والشفوي من هينز (Haines) في ما يتعلق بطلبكم إعادة حمولة السفينة أو قيمة بضاعتها التي زعم بأنها قد سلبت. ولذلك أودّ أن أوضح لكم:

- أننا لم ننهب السفينة. وكثيرا ما يحدث في مياها أن تتحطم السفن أو المراكب الصغيرة. وإن البضائع قد تغرق والركاب يكونون في عداد المفقودين أحيانا. ولما وصل إلى علمنا نبأ تحطم "دوريا دولت" (Doria Dowlut)، بعثنا الأمير أحمد إلى موقع الحادث. فأجر الربابنة والتجار والعيدروس قوارب نقل صغيرة واتفقوا مع أصحابها على أن يعطوهم ثلث البضاعة التي استطاعوا إنقاذها. ومن جانبنا أرسلنا قاربا لحمل الناجين من ركاب السفينة إلى عدن.

- وإن اتفاقا قد تم بين العيدروس والربابنة بأن البضاعة التي تمت استعادتها يجب أن تقسم إلى ثلاثة أجزاء متساوية. يعطى جزء منها إلى مالك السفينة والثاني إلى أصحاب القوارب والجزء المتبقي إلى الأمير أحمد بن محسن، إلا أن الأمير رفض العرض المقدم. وقد وقع الاتفاق برضا الجميع دون ممارسة أي نوع من الضغوط. وبعد ذلك وافق الأمير أحمد على كتابة رسالة وفقا لذلك. ثم وقع عليها الربابنة وقاضي عدن. وأحيطكم علما بأن هينز (Haines) قد أصر على أن ندفع مبلغ 1200 ريالاً "ماريا تريزا". (•) فرفضنا الطلب وحاولنا إيضاح الأمور لهينز (Haines) ولكنه لم يرض بغير المبلغ المذكور أو ما تبقى من البضاعة. ولقد وافقنا في نهاية الأمر على طلب هينز (Haines)، على أن نخاطب حكومتكم أو نرسل مبعوثا من قبلنا. ولكنه كان يدعي أنه ممثل الحكومة.

وليكن في علمكم بأننا سلمنا إلى هينز (Haines) البضائع التي كانت لدينا وما أعطي للأمير أحمد. فبلغ مجموع ما دفعناه 7809 ريالاً على أن نقدم صكا في ما تبقى من المبلغ (4191 ريالاً) يستخلص بعد سنة.

ولقد أخبرنا مندوبكم بأنكم تسعون إلى رفع العلم البريطاني في ميناء عدن فاحتججنا على ذلك، إذ كيف يعقل أن يرفع العلم البريطاني على أرض عربية مستقلة فضلا عن الاتفاقية القائمة بين السلطان أحمد بن عبد الكريم وشركة الهند منذ سنة 1802. فأجاب هينز (Haines) بأن عدن يجب أن تكون لبريطانيا ... !

(•) ماريا تريزا : عملة كانت تتداول، يومئذ، في جنوب الجزيرة العربية.

واعلموا يا سيادة الحاكم ،أن لدينا مثلاً يقول : "الموت أرحم من بيع الوطن". وإن الوطن والأرض لا يمكن التنازل عنهما. وإذا ما رغبتكم في التردد على موانئنا فنحن لا نمانع (...) وبخصوص الصك أقترح التنازل عن مقدار منه لفائدتنا<sup>(1)</sup>.

وفي الحادي عشر من جانفي 1838 ، بعث السلطان محسن بخطاب إلى هينز (Haines) يتقرب فيه إلى الإنجليز . ومما جاء فيه : "إننا نرغب في صداقة بريطانيا إلى الأبد. وأقترح عقد لقاء للاستماع إلى ما لديكم من أخبار قبل عودتي إلى "الحوطة". وإني مستعد للاطلاع على معاهدتكم مع السلطان المرحوم أحمد ابن عبد الكريم لأعرف منكم ماهية الصداقة وسوف أكون معكم"<sup>(2)</sup>.

### ح- مواصلة هينز (Haines) الضغط على السلطان :

بعد أن وصلت هذه الرسالة إلى هينز (Haines) أرسل في اليوم نفسه رسالة "جوابية" إلى السلطان جاء فيها : " لقد أثبتت صدورنا رسالة الاطمئنان المرسله من قبلكم. وإن موافقتكم على القبول بشروطنا تعبر عن صداقتكم لبريطانيا التي امتدت منذ عهد والدكم. وإني مفوض من حكومة بومباي لإتمام معاهدة معكم من أجل شراء عدن والمرافق المحيطة بها حتى خور مكسر شمالا، بما في ذلك صيرة والجزيرة المحاذية لها. ولعلمكم فإنه، إذا ما ارتفع العلم الإنجليزي هناك، ستزداد التجارة الواردة إلى الميناء والصادرة منه (...). وإذا وافقتم على الدخول مع بريطانيا في معاهدة للتنازل عن الميناء، فلدينا مقترح معاهدة تم إعدادها لكي تناقشوها وهي منسوخة بالعربية (...) مع فراغ موجود فيها لتحديد المبلغ المطلوب من بريطانيا للتنازل عن الميناء مع إحتفاظكم بالبناءات التي تملكونها. وسوف أمكث في عدن عدة أيام حتى تتدبروا الأمر فيما بينكم. وأنصحكم شخصيا بأن لا تتركوا عرضا سخيا، كهذا، دون استغلاله"<sup>(3)</sup>.

وفي الثالث عشر من من جانفي 1838 التقى السلطان مع عدد من التجار . وتبادل المشورة معهم بخصوص الطلب البريطاني. وما إن انتهى الاجتماع، حتى انتشر الخبر

<sup>1)</sup> Ibid.

<sup>2)</sup> Ibid.

<sup>3)</sup> I.O.R. : Sec. / Bom. 95, N° 80 A 1838 translation of Haines letter to Sultan Mohsin, N° 1, 11 Jan.

1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سرى، بومباي 95 وثيقة عدد 80 أ، مذكرة هينز إلى السلطان محسن، عدد 1، بتاريخ 11 جانفي 1838).



في عدن. وبعد ذلك تسلم هينز (Haines) رسالة قصيرة من السلطان يطلب فيها من الإنجليز أن يتعاونوا معه مثلما تعاونوا سابقا مع عمه أحمد بن عبد الكريم. وتمت، بالفعل، الزيارات بينهم. ففي الثالث عشر من جانفي زار هينز (Haines) السلطان في مقره في ميناء عدن. وتركزت المحادثات حول شراء الميناء <sup>(1)</sup>. ولقد حاول هينز (Haines) أن يغري السلطان محسن وابنه أحمد بأن يتنازلا عن الميناء مقابل استلام راتب سنوي مقداره 8700 ريالاً من حكومة بومباي البريطانية مثله مثل حكام ولايات الهند (سورات وغيرها). وذكر السلطان بأنه من الأفضل التخلي عن عدن للبريطانيين بشروط تعود بالنفع على الحاكم والمحكوم. وعندما تعرض هينز (Haines) في حديثه إلى المصريين، رد عليه السلطان بأنه استلم، فعلاً، خطاباً منهم. وأنهم يريدون الميناء وقد قدموا وعوداً في الغرض.

يتضح مما تقدم، أنه رغم الإغراءات المالية البريطانية فإن السلطان محسن العبدلي قد ظل يرفض الموافقة على مطلب حكومة هينز (Haines).

وقد حاول هينز (Haines) اتباع أساليب ملتوية للضغط سياسياً على السلطان مبيناً له عدم أهمية الميناء وأنه ربما أصبح هدفاً لبعض القوى الغربية التي تتردد سفنها على المياه الإقليمية اليمنية وبذلك يصبح الميناء مصدر قلق للسلطان بدل أن يكون مصدر أموال له ونقطة يدافع من خلالها البريطانيون عن الأراضي العبدلية والإمارات الأخرى وبقية موانئ الساحل الجنوبي لجزيرة العرب <sup>(2)</sup>.

لقد حاول البريطانيون استمالة السلطان للموافقة على التنازل عن الميناء. ولم نعثر في الوثائق التي نظرنا فيها على أية إشارة إلى وجود قوى أخرى كانت تسعى إلى احتلال ميناء عدن، لأنه لم يدرك أحد أهمية الميناء بعد 1838 باستثناء القوات المصرية التي كانت في تهامة وأواسط اليمن.

وهكذا، واصل هينز (Haines) أساليبه السياسية للضغط على السلطان محاولاً أن إغراءه بالتنازل عن الميناء لبريطانيا مقابل راتب سنوي قدره 8700 ريالاً، على أن يتم استلام الراتب في مطلع كل عام من حكومة الهند.

<sup>1</sup> Ibid. Haines to Malcom. N° 2 3 Feb. 1838..

(من هينز إلى مالكوم، عدد 2، بتاريخ 3 فيفري 1838).

<sup>2</sup> I.P.: F 23 C.R.T.A, N° 23 C. Haines to Sultan Mohsin, 11 January 1838, p22.

(الوثائق الهندية المتعلقة بعدن : خطاب من هينز إلى السلطان محسن في 11 جانفي 1838، ص 22).

## ط - تردد السلطان في التنازل :

رغم الإغراءات والضغوط البريطانية، بقي السلطان مترددا في الموافقة على مطلب حكومة بومباي. وغادر عدن متوجها إلى مدينة الحوطة، في حين ظل هينز (Haines) في عدن يستكشف الممرات الموصلة إلى مرتفعات جبل شمسان. وانتشرت الأخبار في كل من لحج وعدن بأن أراضي الميناء انتقلت إلى البريطانيين. وكان السلطان قد طلب من هينز (Haines) في الخطاب المؤرخ في 18 جانفي أن تبقى كل المحادثات في غاية الكتمان على الأقل في اليوم الأول منها <sup>(1)</sup>. كما تخوف السلطان وأبناؤه الأمراء من أن يتهمهم سكان الميناء وتجاره والقبائل المحيطة بعدن بأنهم يبيعون أرضهم التي ورثوها عن أجدادهم للأجنبي.

إن ما عثرنا عليه من وثائق إلى حد الآن لا يؤكد أن السلطان محسن سلطان لحج تنازل عن الميناء أو فكر في بيعه رغم الضغوط السياسية التي كان يمارسها عليه هينز (Haines).

وفي 19 جانفي 1838 رد هينز (Haines) على رسالة وجهها إليه السلطان محسن العبدلي بخطاب جاء فيه : استلمنا خطابكم وفهمنا ما احتواه. إن خبر ذهابنا إلى قمة جبل شمسان صحيح حيث تعرفنا على خرائب شمسان الأثرية. واطمنن يا صديقي كل الأمور ستبقى بحوزتي وفق رغبتكم (...). ومن الأفضل بأن يعرف رعاياك الحقيقة حول التنازل إذا ما حدث مستقبلا" <sup>(2)</sup>.

وفي الحادي والعشرين من جانفي 1838 نقل السيد رشيد بن عبد الله مندوب السلطان محسن خطابا شفويا إلى هينز (Haines) فيه بعض التساؤلات منها :

إذا حصل نقل ملكية ميناء عدن لبريطانيا، هل سيكون العبدلي حليفا للحكومة البريطانية ؟ وهل ستدافع عنه الحكومة البريطانية إذا تعرض لاعتداء من القبائل الداخلية كقبيلة آل فضل والقوى الخارجية وخاصة المصرية منها ؟ <sup>(3)</sup>

<sup>1</sup>) I.O.R. : Aden Residence Records, R 20, A 434, F.23.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : تقارير عدن السياسية، 20، أ 434، ف 23 ).

<sup>2</sup>) I.O.R. : Sec. Bom. 95, N° 80 A, / Haines to Sultan Mohsin, 19 January 1838.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي، 95، عدد 80 أ، من هينز إلى السلطان محسن، بتاريخ 19 جانفي 1838).

<sup>3</sup>) Ibid, Haines to Malcom, N) 2, 21 Jan. 1838.

(نفسه : من هينز إلى مالكوم، عدد 2، 21 جانفي 1838).



ومن المهم أن نتساءل عن سبب هذه الاستفسارات. فهل شعر السلطان بتحريك داخلي قبلي ضده إذا ما وافق على التنازل عن الميناء ؟ قد يكون الأمر كذلك، لأن القوى المحلية لن توافق على التنازل عن الميناء. وكذا القوى العربية كالمصريين والإمام الزيدي.

ورد هينز (Haines) على رسالة السلطان محسن بخطاب جاء فيه : "استلمت خطابكم وأنا في المخا. أعلمكم أننا نستطيع أن نطلب من قبائل آل الفضل الكف عن تهديدكم إذا كنتم ترغبون في ذلك، لكننا لم نستلم ردكم حول موضوع التنازل عن الميناء للبريطانيين. لذلك لا أخفي عليكم أن الشك يرادوني في جوابكم الحاسم والنهائي حول التنازل مقابل المبلغ الذي تعتقدون أنه مناسب" <sup>(1)</sup>. يبدو أن هينز (Haines) في جوابه ما زال مستمرا في إغراء السلطان ماليا والضغط عليه سياسيا إذ كنف من التهديدات خاصة بواسطة حكام السلطنة الفضلية في شقرة.

#### ي- تأزم الأوضاع بين العبدلي والفضلي والوساطة البريطانية :

في أواخر جانفي كانت الأوضاع متأزمة بين السلطان الفضلي والعبادلة وكان هذا التأزم يصل في بعض الأوقات إلى الصدامات العسكرية المسلحة بين جنود القبيلتين.

ولقد تسلم هينز (Haines) خطابا من السلطان محسن بن فضل. يطالبه بالتوسط في النزاع القائم بينه وبين السلطان الفضلي ويبدو أنه ثاني طلب يتقدم به من السلطان محسن إلى هينز (Haines) طالبا منه التدخل لفض النزاعات وإصلاح ذات البين بين الإخوة في الساحل اليمني. ولم يكن أمام هينز (Haines) إلا الموافقة، على الطلب العبدلي هذه المرة، ووعد بالقيام بالوساطة في وقت لاحق، ولكنه كان يركز في حديثه مع مندوب السلطان على الهدف البريطاني الذي قدم من أجله، وهو نقل ملكية ميناء عدن إلى بريطانيا. وأخبر هينز (Haines) المندوب رشيد بن عبد الله بأن السلطان يماطل في الحديث عن نقل ملكية الميناء حتى ينتهي من استشارة عقلاء قبيلته. وأصر بأن كل المناقشات يجب أن تركز حول محور واحد وأن ما يدعيه السلطان محسن حول اجماع

<sup>1</sup> Ibid., Haines to Sultan Mohsi, 19 Jan. 1838.

(نفسه : من هينز إلى السلطان محسن، 19 جانفي 1838).

مجلس شيوخه وأخذ موافقتهم الكاملة هو ادعاء خال من الصحة يندرج ضمن التسويات والمراوغات الباطلة <sup>(1)</sup>.

#### ك- تأويل هينز (Haines) لمبدأ نقل ملكية عدن :

في ختام المفاوضات، تمكن المندوب البريطاني من تحقيق ما سعى إليه. وهو الحصول على موافقة مبدئية من السلطان حملها مندوبه في المفاوضات رشيد بن عبد الله. تتمثل في نقل ملكية ميناء عدن لبريطانيا، دون أن يحدد قيمة ثمن ذلك التنازل. ويقول هينز (Haines) بأنه نجح في ذلك الترتيب إذ أن المترجم ملا جعفر عاد إليه بالتنازل. ولكنه لم يستطع أن يحصل من السلطان على المبلغ الذي توقعه فاعبدلي بفضل أن تحدد حكومة بريطانيا المبلغ بخمسين ألف ريال سنوياً <sup>(2)</sup>. لكن السلطان أخبر المترجم بأن هذا المبلغ سيحصل عليه من الرسوم الجمركية للبضائع الواردة إلى ميناء عدن.

إن ما يسميه هينز (Haines) تنازلاً عن الميناء للبريطانيين إنما هو تأويل لا يستند إلى قرار قاطع من السلطان. وفي هذا الاتجاه نعرض رسالة السلطان التي نقلها المترجم لنتبين موقفه من التنازل يقول فيها : "استلمنا خطابكم في 25 جانفي عبر مترجمكم. لقد خاطبتموني حول موضوع الميناء وأنا أخبركم بأن القبائل المجاورة لعدن تحصل على الأموال كمساعدة مني وبأن اعتماد مالي أتحصل عليه من الميناء. وقد اتفقنا في المحادثات التي تمت بيننا على أن يكون الجواب النهائي عليها بعد شهرين. وخلالها نذهبون إلى مقر حكومتكم في الهند وتخبرون مسؤوليها وأنا أخبر عقلاء قبيلتي. وعند إتمام ما علينا، تعودون أنتم في الشهر الثالث. حينها، يمكنكم أن تفعلوا في الميناء ما تشاؤون. فالمدينة ستكون، حينئذ، بحوزتكم مع مراعاة ما يمكن أن أقدمه من أموال لجيراني. وعليكم الرد، عندما يصبح الميناء لكم. وإذا جاء الناس من كل جهات الميناء لمقاتلتكم فلن أتحمّل المسؤولية وعندما يؤول الميناء إليكم اعطوني نصف الرسوم الجمركية من أجل إطعام قبيلتي. وعند عودتكم في مارس سوف ترتب الأمور. وإذا لم

<sup>1</sup> Ibid : Haines to Malcom N° 2, 22 Jan. 1838.

(نفسه : من هينز إلى مالكوم، عدد 2، 22 جانفي 1838).

<sup>2</sup> Ibid : Sultan Mohsin to Haines N° 3, 21 January 1838.

(نفسه من السلطان محسن إلى هينز، عدد 3، 21 جانفي 1838).



توافقوا على إعطائي نصف الرسوم امنحوني راتباً شهرياً أو سنوياً واعترفوا بسيادتي على الرعايا العرب. وإذا لم يتوضح الموقف البريطاني خلال شهرين وتعرض الميناء إلى غزو أية قوة أكون بعيداً عن كل المسؤوليات" (1).

إن خطاب السلطان المذكور لا يحمل تنازلاً عن الميناء. وكل ما ورد فيه أنه نبيه هينز (Haines) إلى أنه يعيش مع قبائله من عائدات الميناء وأنه سيعقد اجتماعاً قبلياً في هذا الصدد للتشاور. وأسرّ للبريطانيين بأن الميناء قد يتعرض لغزو قوة أخرى غيرهم.

والحق أن هينز (Haines) قد تجاهل المهلة وأصر على ضرورة حسم موضوع نقل ملكية الميناء إلى بريطانيا ودفع الثمن المطلوب. وقد أوضح في خطابه للسلطان أن مجرد رفع العلم البريطاني على تحصينات الميناء يعني أن العبدلي لم تعد له سلطة عليه ولا على ساكنيه بل هي للبريطانيين دون غيرهم. ويصبح سكان عدن، عندئذ رعايا للبريطانيين. وتكون أبواب الميناء مفتوحة أمام السلطان متى شاء. وأخبر هينز (Haines) السلطان بأن على أتباعه أن يتركوا عدن وينتقلوا إلى لحج وأن بريطانيا لن تجبر أي مواطن على البقاء في الميناء. وتعهد هينز (Haines) بأن سلطة الميناء البريطانية ستستمر في تقديم الاحترام الواجب للسلطان عند قدومه إلى الميناء بعد تنازله عنه. وقد ألح هينز (Haines) على السلطان بضرورة تحديد المبلغ المطلوب ثمناً لنقل ملكية الميناء. وفي الوقت ذاته عبر هينز (Haines) عن رفض حكومة بومباي تقديم نصف إيرادات الميناء للسلطان باعتبار أن قلة الضرائب في تلك الفترة. ولكن من المؤكد أنها ستزداد بعد تنظيم إدارة الجمارك من قبل البريطانيين حين يصبح الميناء جزءاً من أملاك الإمبراطورية البريطانية.

وكشف المفاوض البريطاني عن المداخل المالية من جمارك الميناء التي لم تكن تتجاوز 6000 ريال سنوياً. وهو مبلغ زهيد جداً وتلك، في الحقيقة مناورة لحمل السلطان على التنازل وتحديد ما يطلبه ثمناً لتخليه عن الميناء. وأوضح هينز (Haines) أنه على وشك مغادرة الميناء بعد أن أمن من وقوع أي خطر من جهة الأتراك أو من غيرهم (2).

<sup>1</sup> I.P.:F 23 C.R.T.A, N° 23 The Sultan of Aden to C.Haines 18 January 1838, pp29 - 30.

( الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن، ملف عدد 23 خطاب من سلطان عدن إلى هينز، 18 جانفي 1838، ص ص 29-30).

<sup>2</sup> I.O.R.: Sec, Bom, 95, N° 80 A, Haines to Sultan Mohsin N° 3, 31 January 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 95، عدد 80 أ، من هينز إلى السلطان محسن عدن، عدد 3، سنة 31 جانفي 1838 ).

- ومن النتائج التي نستخلصها من رسالة هينز (Haines) إلى السلطان محسن :
- إعلام السلطان بأن السيادة على الميناء ستتحول إلى الإنجليز عند التخلي عنه.
  - إن بريطانيا ستظل تحترم السلطان وأفراد أسرته عند دخولهم بوابة الميناء.
  - ما زال هينز (Haines) يمارس ضغوطا على السلطان للتوقيع على التنازل في أقرب وقت ممكن.
  - نتبين من خلال تقديم البيانات حول المداخل المالية لجمارك الميناء إشعارا بانخفاض الإيرادات. فالراتب الذي اقترحه بريطانيا على السلطان أفضل له من الضرائب.
  - إن الحكومة البريطانية لن تقوم بتنفيذ أية التزامات ما لم تحصل على التنازل. ويبدو لنا أن السلطان كان ينوي إشراك قبائله في ذلك. ومن هنا أظهر السلطان إصراره على مهلة الشهرين (من جانفي إلى مارس) خلالها يغادر هينز (Haines) عدن نحو بومباي. فطلب السلطان منه التشاور مع حكومة بومباي حول استمرار سيادته على رعاياه من العرب والحصول على نصيبه من إيرادات الميناء. وأوضح السلطان ذلك قائلا: " إن كل مداخل الميناء يجب أن تقسم بيننا بالتساوي وأية خسائر تصيب الميناء سوف نتحملها وإياكم، وسوف تستمر سلطتنا على رعايانا من الإنجليز وغيرهم ولكم سيادتكم على رعايتكم <sup>(1)</sup>."

#### ل- مرض السلطان وتكليف الأمير أحمد بالمحادثات مع هينز (Haines):

في أواخر، جانفي كان السلطان محسن مريضا. لذلك، أرسل خطابا في 26 جانفي 1838 إلى هينز (Haines) نقله مندوب السلطان رشيد ابن عبد الله. وأخبره بأن الأمير أحمد بن السلطان محسن سيحضر لمقابلته والتباحث معه حول موضوع الميناء. وفي صباح السابع والعشرين من جانفي وصل الأمير أحمد من قرية يسكن فيها صهره حيث أقسم وأقسم معه من كان حاضرا على أن يقوموا بأسر هينز (Haines) <sup>(2)</sup>، وأن يستولوا

<sup>1</sup> I.P.: F23, C.R.T. A, N° 36, The Sultan Mohsin to Haines, 30 January 1838, P31..

(الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، رقم 36، من السلطان محسن إلى هينز، 30 جانفي 1838 ص 31).

<sup>2</sup> I.P.: F23, C.R.T.A., N° 45 C. Haines super intendent of the Indian Navay, 3 Feb. 1838, pp25-27.

(الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، من هينز إلى القيادة البحرية الهندية البريطانية، 3 فيفري 1838 ص 25-27).



على كل الوثائق والمستندات التي جمعها منذ بداية قدومه إلى الميناء. في حين رابط مائة وخمسون مسلحا عند قرية الشيخ عثمان للتدخل إذا دعت الضرورة لإنقاذ الأمير أحمد عندما يتدخل جنود السفن البريطانية المراقبة في الميناء حين يعتقل هينز (Haines).

ويبدو أن الأمير أحمد قد ضاق ذرعا بهذه الضغوطات. وحتى يضع حداً لتطلعات هينز (Haines) وحكومته الاستعمارية، طلب لقاءه فوافق على ذلك. وقد وصل هينز (Haines) على متن أحد القوارب الإنجليزية إلى رصيف الميناء يرافقه ضابطان بريطانيان هما هاملتون (Hamilton) وسوان (Swan)، غير أنه علم بأن الأمير أحمد يحيك مؤامرة لقتله كما تشير إلى ذلك الوثائق البريطانية التي تحدثت عن هذه الفترة<sup>(1)</sup>.

ولم يكن أمام هينز (Haines)، إذًا، إلا العودة فوراً إلى السفينة التي وصل على متنها مع مرافقيه. وحتى لا يظهر أنه عرف تفاصيل الخطة التي ينوي تنفيذها الأمير أحمد، وجه خطاباً إليه يتضمن دعوته إلى السفينة، حتى يستطيع ترتيب كافة الأمور بما يتناسب مع رغبة الأمير دون أدنى خوف من أن يطلع أحد من أفراد الشعب على أن السلطان محسن قد تنازل عن ميناء عدن ومرافقه للإنجليز. وقد طلب من الأمير تحديد المبلغ اللازم مقابل التنازل عن الميناء<sup>(2)</sup>.

ومن المهم أن نحلل كيف عرف هينز (Haines) خطة الأمير أحمد المذكورة. فمما لا شك فيه أن جاسوساً قد أسرَّ لهينز (Haines) بما ينوي الأمير فعله. وأغلب الظن، أن هذا الجاسوس المزدوج هو رشيد بن عبد الله مندوب السلطان محسن في المفاوضات مع هينز (Haines) الذي تمكن من تجنيده لصالحه ليمدّه بالمعلومات، أي إن الخيانة قد بدأت تظهر في عقر دار السلطان. وهو أمر خطير إذ كشف ما كان ينوي العبدالة فعله بالبريطانيين.

وكان رد الأمير أحمد بن محسن على هينز (Haines) بخطاب في 29 جانفي 1838 طالباً منه النزول إلى الميناء. وجاء في الرسالة ما يلي : "إلى صديقنا هينز (Haines) يجب أن لا يشك أحدنا في الآخر. فإن عدم مجيئك يقلقنا إذ أن قلوبنا معكم.

<sup>(1)</sup> I.O.B.S.C : 1838, Haines (Mocha roads) to Bombay 2/3/83

( وزارة الهند رسائل بومباي السرية ومرافقاتها : 1838 هينز طريق المخا بومباي 1838/3/2).

<sup>(2)</sup> I.O.R. P : Sec, Bom, 95, N° 80 A, Haines to Sultan Ahmed Bin Mohsin, N° 6, 28 January 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 95، عدد 80 أ، من هينز إلى السلطان أحمد بن محسن 28 جانفي 1838 ).

ونحن نحرص على سمعتكم واحترامكم. فإذا كنتم ترغبون في امتلاك ميناء عدن، فإن سكان الميناء يرفضونكم. صدقوني فإن ما أقوله لكم هو الواقع والحقيقة" <sup>(1)</sup>.

وأمام إصرار الأمير أحمد بن محسن العبدلي على عدم التفريط في الميناء، ادعى هينز (Haines) أن الأمير حاول أسره. وكتب هينز (Haines) خطاباً هاماً إلى الأمير أحمد نقتطف منه ما يلي : "إن ميناء عدن هو لنا بموجب توقيع والدكم بخاتمه الرسمي. ونتيجة لنواياكم السيئة، فقد أصبح من حق الحكومة البريطانية أن تتصرف بما تعتبره صواباً (...). فماذا جئتم من التآمر ومحاولات الغدر ؟ إنني أملك تنازلاً عن الأراضي والمرافئ التي طلبناها بإمضاء السلطان محسن. وما زالت الفرصة أمامكم إذا ما أعلمتمونا بقيمة المبلغ الذي تطلبونه مقابل ذلك. فننسى، إذًا، ما وقع ويكون التسامح بيننا. وفيما يتعلق ببنيتكم أسري، فإنها قد تفضي إلى انعكاسات سلبية عليكم. لذلك، أنصحكم أن تقوموا من الآن بتقديم اعتذار كاف لحكومة بومباي عن محاولتكم الحصول قسراً على وثائق كان السلطان محسن قد سلمها لنا. كما أعلمكم بأنني قد عيّنت دامجي (Damage) وكيلاً على الممتلكات المستعادة من السفينة. وأمل أن يتم التعامل معه بطريقة حسنة. وسوف تبقى الفرصة الأخيرة أمامكم إلى حدود غروب شمس يوم ثلاثين جانفي" <sup>(2)</sup>.

ولا غرابة في أن الخطاب أثار الأمير أحمد. فقد بعث برّد شديد اللهجة إلى هينز (Haines) قال فيه : "إذا قدمت إلى ميناء عدن لمقابلة السلطان سنستقبلك بالحسام" <sup>(3)</sup>. ففي الموقف تأكيد على عدم التنازل عن الميناء للإنجليز ولو أدى الأمر، إلى قتل هينز (Haines) واستعداد لتحمل النتائج التي قد تترتب عن ذلك فلا سبيل إلى التفريط في أي جزء من الوطن.

وبعد أن تأكد هينز (Haines) من أن موقف الأمير أحمد العبدلي مستعد لمواجهة والتصدي لمطامعه من خلال المعلومات الاستخباراتية التي تأتيه، لم يكن أمامه، قبل مغادرته عدن، إلا أن يخاطب السلطان محسن والد الأمير. فكتب له رسالة تاركاً قناة الاتصال بينهما مفتوحة حتى يتم التنازل عن عدن. وقد جاء فيها : "بعد الاتفاق الودي

<sup>1</sup> I.O.R. P: Sec, Bom, 95, N° 80 A, Sultan Ahmed Bin Mohsin, To Haines N° 7 29 January 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 95، عدد 80 أ، من الأمير أحمد بن محسن إلى هينز، 29 جانفي 1838).

<sup>2</sup> I.O.R. P: Sec, Bom, 9,5 N° 80 A, Haines To Sultan Ahmed Bin Mohsin N° 6 28 January 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 95، عدد 80 أ، رسالة هينز إلى أحمد بن محسن عدد 6، 28 جانفي 1838).

<sup>3</sup> ( العبدلي : مصدر مذكور، ص 144.



الذي تمّ بيننا القاضي بنقل ملكية الميناء، أدهشتني تصرفات ابنكم أحمد تجاهي. وإنني أشعر بمرارة وأسف، لغياب الوفاء لانسان مثلكم. فلا يجوز أن تحاولوا الحصول على الأوراق التي تمّ تبادلها بيننا (...). ألم أوضّح لكم بالأسلوب الودي المنافع التي ستألوونها من الصداقة الحميمة مع البريطانيين. سوف أكون في بومباي خلال ثمانية عشر يوما. وإذا رغبتم في مخاطبتي، ابعثوا إليّ رسالة عبر السفينة المغادرة لميناء عدن في اتجاه المخا" (1).

#### م- مغادرة هينز (Haines) عدن وافتراءاته :

غادر هينز (Haines)، ميناء عدن في طريقه إلى المخا على ظهر السفينة كونت (Coonte). وفي الثالث من شهر فيفري 1838 كتب تقريرا إلى مدير البحرية الهندية يصف فيه محاولة العبدلة التآمر عليه وقتله قائلا: "غادر رشيد بن عبد الله، مندوب السلطان محسن في المفاوضات، الحوطة ومعه موافقة السلطان على مبلغ 8700 ريالاً مقابل التنازل عن الميناء خرج الأمير أحمد بن السلطان وصهره من عدن إلى قرية تقع في غربها يقيم فيها أحد الشيوخ حيث اجتمعوا وأقسم كل من حضر الاجتماع على أخذي أسيراً وسحب المستندات مني بالقوة. ورتبوا الخطة على أن يرافقهم مائة مسلح من قبيلة العبدلة إلى عدن وأن يربط مائة وخمسون مسلحاً عند مشارف قرية الشيخ عثمان. ولقد لطف الله بي وفشلت الخطة" (2).

وفي نفس الوقت الذي وظّف فيه هينز (Haines) الأكاذيب والتفقيقات في تهديد العبدلة والضغط عليهم، نجده يعرض محاولة أخيرة على الأمير أحمد ابن محسن تتمثل في استعداده لتجاوز الإهانة والتآمر، إذا ما حدد والده المبلغ المطلوب ثمناً للتنازل عن الميناء للبريطانيين، والتزام بفتح صفحة جديدة في العلاقات الطبيعية بين الطرفين. ولكن هذه المحاولة فشلت فشلاً ذريعاً كسابقاتها نتيجة لإصرار العبدلة على عدم التنازل عن الميناء للإنجليز.

<sup>1</sup>) I.O.R. P: Sec. Bom. 95, N° 80 A, Haines To Sultan Aden, M.F N° 80, 30 January 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 95 ، عدد 80 أ، من هينز إلى سلطان عدن م. ف. عدد 80، 30 جانفي 1838).

<sup>2</sup>) I.O.R. P: Sec. Bom. 95, N° 80 A., Haines To Sir Malcom, N° 2, Feb 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 95، عدد 80 أ، من هينز إلى السير مالكوم، فيفري 1838).

## ن- مخاطبة السلطان محسن لحاكم الهند البريطانية :

بعد تأزم الخلاف بين هينز (Haines) والعبادلة، بعث السلطان محسن بخطاب إلى الحاكم العام للهند البريطانية يلخص فيه المفاوضات التي دارت بينه وبين المندوب البريطاني هينز (Haines). وأنهى العبدلي خطابه بقوله : "علمنا أنكم عازمون على رفع العلم البريطاني على الميناء. وسألنا مندوبكم عن هذا فقال : (...) إن الأرض للعبادلة أما الميناء فللبritانيين. لذلك ، أخبركم بأن كل شيء يهون على العرب إلا بيع الأرض. وإذا كان لحكومتم هدف ومصلحة في الميناء، فإننا على أتم الاستعداد للاضطلاع بهما نيابة عن حكومتكم. اتركونا نعيش في بلدنا بما قدر لنا من رزق" <sup>(1)</sup>.

وكان هذا آخر خطابات السلطان محسن بن فضل العبدلي إلى الحكومة البريطانية في بومباي. وبعد ذلك، توقفت المباحثات بين المندوب وهينز (Haines) من ناحية والسلطان العبدلي وابنه الأمير أحمد من ناحية ثانية، عند هذا المنعطف الخطير، دون أن يتفقا على نقل ملكية ميناء عدن إلى البريطانيين. وبذلك فشل هينز (Haines) فشلا ذريعا، رغم إتباعه أساليب المراوغة السياسية والترغيب تارة والترهيب أخرى. وعندما رأى البريطانيون أن هذه الأساليب لم تحقق أهدافها اتجهوا نحو أساليب جديدة تعتمد الحضور العسكري أساسا.

## 2- الضغط العسكري :

بعد أن فشل الإنجليز في إقناع العبادلة بالتنازل عن الميناء لبريطانيا باستخدام أساليب الضغط السياسي، حاولوا إتباع أسلوب آخر جديد هو الترهب العسكري لعلهم يحققون سيطرتهم على هذا الميناء العربي الهام الكائن في الركن الجنوبي من جزيرة العرب. ويحققوا مصالح الإمبراطورية البريطانية في الساحل الجنوبي ومنطقة البحر الأحمر.

<sup>1</sup>) I.O.B. 209 Confidential, 2147, Abstract of correspondence and Memorandum respecting in the Yemen Aden Jan. 1837, pp.8-9.

( وزارة الهند : بومباي، رقم 209 سري، رقم 2147 ، ملخص مراسلات ومذكرة عن اليمن عدن، جانفي 1837، ص ص 8-9).



### أ- بداية العمل العسكري البريطاني :

بدأ البريطانيون العمل العسكري منذ أن سافر هينز (Haines) من ميناء عدن إلى مقر حكومة الهند البريطانية في بومباي خلال فيفري 1838 . وقدم تقريراً متكاملاً بين فيه فشل المحادثات مع السلطان في السيطرة على الميناء مقابل راتب سنوي مقداره 8700 ريالاً. وفي الوقت نفسه، اقترح على حكومة بومباي ضم الميناء بالقوة العسكرية مستغلاً فرصة الإهانة التي وجهت لركاب دوريا دولت (Doria Dowlut) المحمية بالعلم البريطاني. وأبرز هينز (Haines) لقادة حكومته أن الاستيلاء على الميناء سيحقق دون مقاومة من سكان لحج وعدن لأن القوة العسكرية البريطانية ستزعجهم. ولتنفيذ خطة الاحتلال، اقترح هينز (Haines) على الحكومة إرسال قوة بحرية من :

- ثلاث سفن : الأولى تحمل 18 مدفعاً و 84 من مشاة البحرية و 60 أوروبياً والبقية من الهنود. والثانية مزودة بمدفع واحد و 16 جندياً من البحرية منهم 12 أوروبياً وأربعة من الهنود العاملين في البحرية البريطانية. والثالثة مزودة بعشرة مدافع و 115 جندياً من البحرية منهم 85 هندياً والبقية من الجنود الأوروبيين.

- قوة برية متكونة : من 500 جندي مشاة من الأوروبيين و 300 من الهنود المصحوبين بقوات مدفعية متكونة من 100 جندي منهم 60 جندياً مدفعياً من الهنود والبقية من الأوروبيين، إضافة إلى عدد من المهندسين في الاختصاصات العسكرية<sup>(1)</sup>، ومركبي سحب به مدفع واحد، و 16 من جنود البحرية منهم 12 أوروبياً والبقية من الهنود العاملين في الجيش البريطاني. وطلب هينز (Haines) من حكومته بعد الاستيلاء على الميناء توفير القوة والمدد اللازمين لضمان استمراره<sup>(2)</sup>، على أن تكون قوة المشاة من الجنود والضباط وضباط الصف متكونة من : 400 جندي من الأوروبيين والهنود و 100 جندي منهم 60 مدفعياً هندياً والبقية من جنود المدفعية الأوروبية، إلا أن حاكم بومباي البريطاني جيمس فاريش (Jaimes Farich) لم يسمح له بإرسال قوات بهذا الحجم ما لم يتشاور مع حاكم عموم الهند البريطاني وقد خاطبه في الغرض في الخامس من شهر أوت

<sup>1</sup> I.P. : F 23, C.R.T.A.N° 80, The Secretary to the Bombay Government to C.Haines, 28 Nov. 1838 p59.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن : وثيقة 80 من سكرتير حكومة بومباي إلى هينز، 28 نوفمبر 1838، ص 59).

<sup>2</sup> I.P. : F 23, C.R.T.A.N° 83, The Secretary to the Bombay Government to Captan Smith of H.M S Volage, 11 Dec 1838, pp 61-62.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن وثيقة 83، من سكرتير حكومة بومباي إلى الكابتن سميث، 11 ديسمبر 1838، ص 61-62).

1838 قائلا : "وفقا لمقترح هينز (Haines) حول موضوع القوة لاحتلال عدن، يبدو أنه في ظل الأوضاع الحالية للميناء لن يكون ممكنا لحكومتنا أن تلجأ إلى هذه الترتيبات إلا بعد موافقة فخامتكم" <sup>(1)</sup>. إن حكومة عموم الهند البريطانية، إذن، ترغب في استخدام القوة. رغم موقف بعض أعضاء هذه الحكومة الذين ظلوا مترددين في ذلك آملين في إمكانية تحقيق سيطرتهم على ميناء عدن باتباع الأساليب السياسية تجنباً لاستخدام القوة ما قد يسببه من :

- الخسائر البشرية والمادية في صفوف الجنود البريطانيين وإثارة الضغائن بين العرب والإنجليز.

### ب- القرار السياسي البريطاني لاحتلال الميناء :

قررت الحكومة البريطانية المضي في احتلال الميناء بالقوة خاصة بعد أن ضمنت الحكومة في لندن حاكم مصر محمد علي لن يتدخل في شؤون ميناء عدن. وذلك من خلال الرسالة التي وجهها كامبل (Cambell) القنصل البريطاني في مصر إلى اللورد بالمرستون (Palmerston) وزير الخارجية البريطاني في سبتمبر 1838 قد ورد فيها : "أن الباشا أكد أنه لن يرسل قوات للاستيلاء على ميناء عدن. وهو يعتبره من ضمن الممتلكات البريطانية. وإن حدود نفوذ محمد علي هي سلسلة الجبال المشتركة مع "الحجرية". أما المناطق الجنوبية الأخرى فهي تحت نفوذ حاكم عدن. وإن الباشا كان يتصور ذلك. وقد أكدت له أن لا خلاف بينه وبين الحكومة البريطانية وشركة الهند حول ميناء عدن" <sup>(2)</sup>.

وبعد موافقة حكومة لندن على الاستيلاء على ميناء عدن بالقوة، أرسلت وزارة الخارجية هذه الموافقة إلى حاكم عموم الهند ومنه إلى رئيس مجلس الرقابة المشرف على حكومة بومباي.

<sup>(1)</sup> I.P. : F. 23 C.R.T.A, N° 86, The Secretary to the Bombay Government the Adujstant General of the Bombay Army, 24 Dec. 1838, pp62-63.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : وثيقة رقم 86، من سكرتير حكومة بومباي إلى أديوستانت القيادة العسكرية في بومباي، 24 ديسمبر 1838، ص ص 62-63).

<sup>(2)</sup> Public Records office : F.O, 78/343 p.38-39.

(مكتب السجلات العام وزارة الخارجية : رقم 343/78، ص ص 38-39).



وفي الثالث من سبتمبر 1838، خاطب الحاكم العام لحكومة الهند حاكم بومباي قائلاً : "أعتقد أن الترتيبات التي سبق الاتفاق عليها لاحتلال ميناء عدن يمكن اعتمادها وإشعار سلطان عدن بها" <sup>(1)</sup>. وتتضح مباركته لاحتلال ميناء عدن في الخطاب المذكور أعلاه من خلال عبارة "يمكن اعتمادها".

وكان الحاكم العام لحكومة عموم الهند أوكلاند (Ocland) قد بعث رسالة في 27 سبتمبر 1838 إلى جيمس لانشتون (James Lansagton) عضو مجلس المديرين قال فيها : "إننا لا نحبذ العداء مع الأتراك أو المصريين (...). وأتمنى أن نبقي أصدقاء مع الجانبين (...). لقد أمرت حكومة بومباي باحتلال الميناء عند توفر كافة الظروف وزوال كل الصعاب" <sup>(2)</sup>. كما بعث الحاكم العام لعموم الهند أوكلاند (Oaklaned) خطاباً هوپهاوس (Hoppouase) رئيس مجلس الرقابة أخبره فيه بأنه أعطى حكومة بومباي تفويضاً رسمياً لاحتلال الميناء. وقد جاء في خطابه المؤرخ في 29 سبتمبر 1838 : "لقد قررت احتلال ميناء عدن. وأمر حكومتكم بتعزيز الحامية العسكرية في جزيرة "خرج" <sup>(3)</sup> بإرسال مائتي جندي أوروبي وبعض بطاريات المدفعية الساحلية" <sup>(3)</sup>.

وقد سبق لحكومة بومباي أن اتخذت قرار احتلال الميناء وقرار تعزيز القوة في جزيرة "خرج" قبل وصول رسالة الحاكم العام. وكان قرار الاحتلال الصادر من حكومة بومباي في 27 سبتمبر 1838 موجهاً إلى أوكلاند (Oklaned) حاكم عموم الهند. وقد جاء فيه "أعلمكم أن حكومتنا بادرت إلى تنفيذ تعليماتكم المذكورة" <sup>(4)</sup>.

<sup>1</sup> I.O.R, P.Sec, Bom., 99, 100, N°650.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند سري بومباي، 100/99، عدد 650).

<sup>2</sup> I.O.R. AUR and Manuscripts (Add - Mss) Nx 37694, pp48-49.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : مخطوط وتقرير من أوكلاند رقم 94 / 376 ص ص 48 - 49).  
( جزيرة خرج : إحدى الجزر العربية عند مدخل مضيق هرمز في الخليج العربي.

<sup>3</sup> I.O.R : Aukaland Manuscripts (Add.M.,SS)N° 37694, P.P. 50-53.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : من أوكلاند إلى لانشتون عضو مجلس المديرين، رسالة رقم 37694 ، ص ص 50-53).

<sup>4</sup> I.O.R P : Sec,Bom, 100, N°652.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 100، عدد 652).

### ج- وصول هينز (Haines) إلى عدن ومراسلاته مع الأمير أحمد ووالده

بعد إصدار القرار السياسي، لم يكن أمام حكومة بومباي إلا اتخاذ الإجراءات لتجهيز الأمور العسكرية. فقد أوكلت الحكومة المهمة للضابط هينز (Haines) وزوّدته بكافة التعليمات والأوامر العسكرية، على أن يرحل على متن السفينة الكونت (Coonte). فأبحر متوجهاً إلى ميناء عدن في 24 أكتوبر 1838. وعلم، هناك، أن الأمير أحمد بن محسن العبدلي قد دخل عدن هو الآخر من لحج، ومعه مجموعة من البدو المستعدين للقتال.

وكان سكان عدن في حالة ذعر وخوف. وقد كتب هينز (Haines) خطاباً إلى السلطان محسن بن فضل، ولكن الأمير أحمد رد على هينز (Haines) فور استلامه للخطاب بقوله: "استلمت خطابكم الموجه إلى علي بن عبد الله (\*)". وأعلمكم بأنني أقوى منكم ومن والدي السلطان محسن. وإذا حصل أن تقدمتم نحو بوابة الميناء فسأسمح لكم بالدخول وبذلك أحاصركم. هذا هو نمط الخطاب الذي نعاملكم به. فأنا السلطان وخلفي قبائل عديدة تنفذ أوامري<sup>(1)</sup>.

ولا نستغرب هذا الموقف من الأمير أحمد بن محسن الذي يعبر عن وجهة نظر وطنية أمام التطلعات الاستعمارية البريطانية للسيطرة على الميناء. فالسلطان محسن كان أكثر مرونة وتعللاً في التعامل مع الإنجليز حتى يأمن شرهم وغدرهم، وإن كان يؤمن في قرارة نفسه بوجهة نظر الأمير أحمد ابنه وموقفه السليم وعدالة قضيته وجرأته في التصدي لأطماع البريطانيين حتى لا يسقط ميناؤه بين أيديهم.

وما يؤكد موقف العبدلية (السلطان والأمير) إرسالهما وكيل الجمارك البريطاني في عدن داماج (Damage) ورشيد بن عبد الله ممثل السلطان في 26 أكتوبر 1838 حتى يبلغا هينز بأنهما لن يتخليا عن الميناء للبريطانيين مهما كانت النتائج.

وعند عودة داماج (Damage) ورشيد بن عبد الله، بلغا الأمير أحمد بن محسن تذكير هينز (Haines) له بموضوع الكمبيالة المتبقية لدى والده في قيمة البضائع المفقودة

(\*) علي بن عبد الله: أحد الأمراء من أبناء السلطان محسن بن فضل كان حاكماً لميناء عدن قبل الاحتلال.  
<sup>1</sup> I.P.: F 23, C-R. T.A, Sultan Ahmed Bin Mohsin to C. Haines, 20 oct 1838, pp 52-53.  
 (الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، رقم 23، رسالة من السلطان أحمد بن محسن إلى هينز، 20 أكتوبر 1838، ص ص 52-53).



من السفينة الغارقة دولت (Dowlut) وبالنتائج المترتبة على إهانة الرعايا الإنجليز. وطلب من الوكيل البريطاني بالميناء إرجاع البضاعة التي تم إنقاذها واستعادتها من السفينة المنكوبة التي تركها هينز (Haines) في حرم الجمارك. فرد الأمير على هينز (Haines) بأنه لم يعد مستعداً لإعادة البضائع المتبقية وأنه يرفض دفع الكمبيالة التعويضية عن البضائع المفقودة. وقد أثار هذا الإجراء غضب هينز (Haines). فازدادت الأحداث تأزماً برفض السلطان محسن في 27 أكتوبر 1838 تموين سفينة هينز (Haines) بالمؤن والمياه اللازمة ومنع العدنيين من تقديم الأخشاب اللازمة إليها<sup>(1)</sup>.

ويذكر هينز (Haines) بأنه كتب رسالة أخرى إلى الأمير أشار فيها إلى أن هذا التصرف يعني إعلان الحرب على بريطانيا وأنه إزاء هذا الموقف العدائي قد يقطع كل وسيلة للاتصال والتبادل التجاري بين ميناء عدن وموانئ الخارج. وأخيراً قرر عدم الرد على رسائل الأمير أحمد بن محسن حتى يحصل على التفويض الرسمي من والده.

وفي الثامن والعشرين من أكتوبر 1838 كتب هينز (Haines) رسالة أخرى إلى السلطان محسن. بعث بها إليه في مقره في الحوطة بواسطة شيخ قبيلة العقارب، وذلك، عندما تبين له مجاهرة الأمير أحمد بعدائه للبريطانيين وإعلانه التصدي لهم. وأراد بهذه الرسالة أن يثير الخلاف بين السلطان محسن وابنه الأمير أحمد وأن يحدّ بذلك من سلوكه المعادي للبريطانيين. فيقرر بأنه لن يخاطب الأمير أحمد إلا إذا استلم موافقة رسمية بتعيينه وكيلاً عن والده. السلطان محسن على هينز (Haines) في 30 أكتوبر 1838 بقوله : "يا مستر هينز (Haines) إن وكلائي في هذه القضية هم الأمير أحمد بن محسن وآخرون سوف أعلمكم بهم (...) وأمل طي ملف القضية لمصلحة بلدنا"<sup>(2)</sup>.

وهكذا جاءت إجابة السلطان محسن على عكس ما توقع هينز (Haines) فأرسل إليه خطاباً يدعو فيه للقدوم إلى السفينة لإنهاء عملية التنازل عن الميناء لصالح الحكومة البريطانية.

<sup>(1)</sup> I.P : F. 23, C.R.T.A, N° 88, The Sultan of Aden to sheik Tyeb Ibrahim 17 Novembre 1838, pp 66-67).

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن : عدد 88، من سلطان عدن إلى الشيخ طيب إبراهيم وكيل شركة الهند سابقاً في المخا، 17 نوفمبر 1838، ص 66 - 67).

<sup>(2)</sup> I.P, F 23 C.R.T.A, N° 65, The Sultan of Aden to C.Haines, 30 october 1838 p53.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، ف 23، رقم 62 من السلطان محسن بن فضل إلى هينز، 30 أكتوبر 1838، ص 53).

وفي عشية 30 أكتوبر وصل جواب الأمير وجاء فيه ما يلي : " بلغني كتابكم وفهمت مضمونه. إنني أعرف أنكم ترغبون في مقابلتنا أو مقابلة مندوب عنا. لقد بعثنا عبد الله بن مطير. فلماذا لم تكشف له حكومتكم عما تفكرون فيه. فإذا كنتم ترغبون في أن نلتقي، فمتى يكون اللقاء ؟ (...) وإذا كنتم تريدون وكيلا، فانذكروا من تريدون ونحن موافقون على أن يجتمع بكم أي واحد منا" <sup>(1)</sup>.

فرد هينز (Haines) على رسالة الأمير أحمد بخطاب تضمن مزيدا من التهديدات والانتهاكات والتحذيرات من المماطلة في تنفيذ عملية التنازل عن الميناء. ولم ينس أن يذكر العبادلة ويهددهم بالقوة العسكرية في البر والبحر. ثم أرسل خطاب الرد مشفوعا بمسودة المعاهدة لكي يوقع عليه الأمير أحمد. فيحصل مقابل ذلك على مبلغ 8000 ريال وفوائد أخرى، مبينا رغبته في تنفيذها بالطرق السلمية دون اللجوء إلى استخدام القوة. وجاء خطاب هينز (Haines) للأمير أحمد : " لم يكن سلوككم وديا منذ وصولي. فضعوا في اعتباركم أن البريطانيين أقوى برا وبحرا. فإنه بحوزتنا تنازل والدكم محسن عن الميناء والأرض وأطلب منكم الالتزام بما جاء فيه. ومع كل ذلك فإن الإنجليز طيبون في تعاملهم معكم (...) دعوني أذكركم بالإهانات التي تلقيناها منكم : الأولى حادث السفينة البريطانية والثانية محاولة أسر مندوب بريطاني والأخيرة (...) سلوككم منذ وصولي. وما لم يحل السلام، فسنلجأ إلى التأديب العسكري ومن المتوقع أن تصل القوات البريطانية قريبا. وقد فوّت على أنفسكم الفرصة. وبعد ذلك سيتم الاستلاء على الميناء وفق الطريقة البريطانية" <sup>(2)</sup>.

وعلى أية حال، لم يقلل هذا التهديد والوعيد من إصرار الأمير على صون حرية بلاده والدفاع عنها. ولم يتمكن هينز (Haines) من التأثير عليه وإرهابه بالمناورات العسكرية والسياسية. وقد برز ذلك جليا في رده على هينز (Haines) في السابع من نوفمبر 1838 بخطاب جاء فيه : "عرفنا من مراسلاتكم الموجهة لسلطين العبادلة بأنكم في أمس الحاجة إلى أراضي الميناء. وهو أمر نرفضه رفضا تاما. فإذا كنتم ترغبون في

<sup>1</sup> ) I.P, F 23, C.R.TA, N° 65, The Sultan of Aden to C. Haines, P 53.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : من الأمير أحمد بن محسن إلى هينز، عدد 65، ص 53 د-ت).

<sup>2</sup> ) I.P : Haines to sultan Ahmed, N° 63, 24oct 1838.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : من هينز إلى السلطان أحمد، عدد 36، 24 أكتوبر 1838).



صداقتنا، فهيبتنا يجب أن تبقى مصونة. فليكن في نفسك شعور طيب وعندها ستكون صداقتنا أعمق وأقوى مما هي عليه بين الإخوة" (1).

واستمر هينز (Haines) في استعمال لهجة التهديد التي دأب عليها. فأخبر ممثل السلطان محسن بأن القوات العسكرية البريطانية إذا ما وصلت وتدخلت عسكرياً، فإن السلطان لن يحصل على شروى نقيير من بريطانيا. وقد كالم هينز (Haines) اتهاماته للسلطان بأنه أمان بريطانيا العظمى برفضه تقديم الإمدادات اللازمة للسفينة التابعة للبحرية البريطانية المرافقة لهينز (Haines) إلى جانب رفضه تسليم الميناء للبريطانيين (2) عن طوعية مقابل العروض المالية. وقد قصد هينز (Haines) من خلال ذلك أن يوجه نصائحه الأخيرة إلى السلطان محسن بضرورة المحافظة على علاقات الصداقة مع بريطانيا.

وهكذا بقي هينز (Haines) لمدة يومين عاجزاً عن إيجاد طريقة للاتصال بالسلطان محسن أو ابنه حتى أتاحت له الفرصة بقدم حاكم عدن السابق مع أربعة من مواطني الميناء في البرّ قبالة السفينة التي كان على متنها هينز (Haines). وطلبوا المترجم (ملاجعفر). فوافق هينز (Haines) على إرساله مع ضابطين هما (هملتون ووسترن) (Hamelton et Wastreen) حتى يسجل حضورهما في محادثات اللقاء البريطاني العدني.

وقدم العدنيون رسالة الأمير أحمد. وأرسلها المترجم ملاجعفر إلى هينز (Haines) حالاً، وقد أغفل الأمير فيها ذكر موضوع التنازل. وتضمنت الموافقة على تمويل السفينة بالأخشاب والمواد التموينية فقط. ولم يوافق هينز (Haines) على ما جاء في خطاب الأمير. وأخبرهم بأنه على استعداد للتفاهم مع السلطان أو مقابلة أي مندوب من قبله وأن ما يطلبه هو التنازل عن الميناء بشكل فوري (2).

<sup>1</sup> I.O.R P : Sec. Bom, 101, N° 1216, Ahmed to Haines, 7 Nov. 1838.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي، 101 ، عدد 1216 ، من السلطان أحمد إلى هينز، 7 نوفمبر 1838).

( إن ادعاء هينز (Haines) ارتباطه بالسلطان محسن بن فضل العبدلي سلطان لحج وعدن بعقد للتنازل عن ميناء عدن وتحويله إلى ملكية الحكومة البريطانية، أمر في غاية الأهمية فبعد اطلاعا على مجمل الوثائق البريطانية وسجلات حكومة الهند وحكومة بومباي وتقارير اليمن في الفترة الممتدة من 1836 إلى 1839، لم نعث على أية وثيقة تثبت هذا التنازل مما يشكك في ادعاء هينز (Haines) على السلطان محسن تنازله عن الميناء. ولقد أثبت السلطان محسن صلابته أمام تهديد هينز (Haines) ومناوراته العسكرية. ولم يخف عن قبيلته وأتباعه مقاصد البريطانيين ومندوبيهم هينز (Haines) من امتلاك ميناء عدن وأكد لهم أن ذلك لن يتم إلا فوق جماجم قبيلة العبادلة.

<sup>2</sup> I.P. : Haines to Willoghby, N° 3, Sec, Dept Aden Harbour, 13 Nov. 1838.

( الوثائق الهندية : من هينز إلى ويلبي، عدد 3 سري، قسم ميناء عدن، 13 نوفمبر 1838).

#### د- فشل مفاوضات هينز (Haines) وبداية استعراض القوة :

فشل هينز (Haines) في كل ما خطط له من أساليب التّحايل، بالترغيب تارة والتهريب أخرى، من أجل إقناع العبدلة بالتنازل عن الميناء لبريطانيا. وتأكّد من إصرارهم ورفضهم رفضاً قاطعاً التّخلي عن الوطن. وفي التاسع عشر من نوفمبر 1838 بدأ هينز (Haines) يحرك القوات البريطانية، خاصة منها المدفعية. فحرك، في البداية، مركب المهمات تحت إمرة الليفانتت هاملتون (Hamelton) ومعه إيفانز (Eafanz) وعدد من الجنود. وأمرهم بالتوجّه إلى شاطئ الميناء نحو سفينة الفضلي الغارقة. ولما رأى بعض المواطنين هذه القوة، عادوا إلى الشاطئ فأطلقت فوق رؤوسهم بعض العيارات النارية لإخافتهم. فقام الأهالي بالردّ بأسلحتهم الخفيفة. الأمر الذي اضطر مركب المهمات إلى العودة من حيث أتى بعد أن اخترقت هيكله بعض الرصاصات العربية<sup>(1)</sup>.

وفي خضم توتّر الأحداث العبدلية البريطانية، اختار هينز (Haines) والليفانتت وسترن (Wastren) "جزيرة الشيخ" (\*) كموقع "ملائم" لاستخدامه مخزناً للفحم. وتقع هذه المنطقة في آخر حي التواهي عند قبر الشيخ أحمد صائد السمك. وهي منبسطة ومتسعة تشرف على مياه البحر العميقة التي يمكن للسفن الاقتراب منها أو الوقوف عندها باعتبارها قريبة من المخازن. وقد وضع البريطانيون في ذلك الحين إحدى السفن البحرية العسكرية المجهزة بالمدفعية قرب المخازن لتقوم مدفعيتها بحماية السفن المتجهة إلى محطة الفحم. كما يقوم بحارتها عند الضرورة بالعمل على تموين السفن بأنصاف الفحم المطلوبة. وعمل البريطانيون على بناء رصيف بحري صغير الحجم قرب مخزن الفحم لتسهيل عمليات الشحن والتفريغ، ما زالت بعض آثاره ماثلة إلى اليوم.

وقد حاول هينز (Haines) أن يبرر أعماله الانتقامية باعتبارها رد فعل على عدم احترام السلطان العبدلي وابنه الأمير أحمد لمندوب بريطانيا. وطلب من حكومته إرسال سفينة حربية كبيرة في أقرب فرصة ممكنة لتقوم بمناورة عسكرية وتخيف سكّان الميناء. وكان يتصور أنّ هذه القوة ستجبرهم على إخلاء الميناء قبل وصول الحملة العسكرية البريطانية المجهزة لاحتلال الميناء، وأن السلطان سيضطرّ إلى الموافقة على طلبات

<sup>(1)</sup> I.P. : Haines to Willoughby, N° 2, 12 Dec. 1838.

( الوثائق الهندية : من هينز إلى ويلبي عدد 2، 12 ديسمبر 1838).  
( أحمد أحد الأولياء المقبورين في عدن. كان الصيادون يأتون لزيارته قبل التوجه إلى البحر. وتقع الجزيرة في خليج التواهي. وتستخدم محجراً حالياً صحياً.



بريطانيا بالتخلي عن الميناء دون أية مقاومة<sup>(1)</sup>. وأمر هينز (Haines) بوضع بطارية مدفع كبيرة في إحدى الجزر الواقعة شرقي ميناء عدن أو نصبها على أحد القوارب، على أن يكون ذلك في نسق واحد مع تمركز السفينتين الحربيتين. وذلك لمنع العدنيين من شراء المؤن اللازمة من البر والبحر مما يؤدي في نهاية الأمر إلى انهيار معنوياتهم وإضعاف صمودهم إلى أدنى درجاته.

لقد اعتمد الإنجليز، إذن، أسلوب التجويع الجماعي للأهالي في محاولة لإجبار العبدلي على تسليم الميناء، لكن السلطان بدا مصمما على مواجهة القوة العسكرية البريطانية ورفض سياسة لي الذراع.

#### هـ- محاولة هينز (Haines) صدع الجبهة الداخلية ورد الفعل العبدلي :

رأى هينز (Haines) أن يستغل فرصة الخلافات الداخلية بين سلاطين الساحل الجنوبي لتأجيج هذه الصراعات وإشغال الفتيل بينهم وصدع وحدة الجبهة. حتى يتمكن من كسب بعض العناصر التي تفيده في التجسس ويمهد السبل الممكنة لنجاح عملية الغزو والاحتلال. وقد كان من أهم هذه الصراعات الخلاف بين السلطان العبدلي والسلطان أحمد عبد الله الفضلي القاطن في أبين شرق ميناء عدن. وقد حدثت بعض المناوشات بين هؤلاء وأراد هينز (Haines) إذكاء هذه الخلافات. الأمر الذي أفضى إلى قيام الصراع المسلح بين الإخوة العبادلة وقبائل الفضلي بعد أن فتحت قناة الاتصال بالبريطانيين. وأرسل الفضلي أول خطاب إلى هينز (Haines) في السادس من نوفمبر 1838 يعرض فيه تقديم خدماته إلى البريطانيين في صراعهم مع العبادلة. وقد جاء في هذه الرسالة : "أخبرني ماذا في نفسك ؟ هل تريد ميناء عدن ؟ سأسعى إلى مساعدتكم في تحقيق هذا الأمر"<sup>(2)</sup>.

إن هذا الاتصال الذي قام به السلطان أحمد عبد الله الفضلي كان نكايه في سلاطين لحج وعدن وخذلانا لهم خاصة بعد أن وافق الفضلي على طلب هينز (Haines) بإمداد

<sup>1</sup> ) Jacob : Op. Cit., p p 31 - 32.

<sup>2</sup> ) I.P. : F 23, C.R.T.A, N° 92, Sultan Ahmed Bin Abdulla to the Bombay Government N° 3 Secret Dept, 13 Nov. 1838, p 48 .

( الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : رقم 3 سري، عدد 92، من السلطان أحمد عبد الله الفضلي سلطان أبين إلى حكومة بومبي، عدد 13 نوفمبر 1838، ص 48).

سفينة بالمياه والأخشاب والمؤن اللازمة. وحاول هذا الأخير أن يعزز صداقته لقبائل الفضلي القوية مما سيتمكنه من تدعيم نفوذه في ميناء عدن بعد احتلاله. وقال هينز (Haines) واصفا السلطان الفضلي : "أن كلمة واحدة من السلطان أحمد عبد الله يمكن أن تعيد قبيلة العبادلة إلى صوابها باعتباره مهيب الجانب ومحترما عندهم" <sup>(1)</sup>.

وبعد التقارب الفضلي البريطاني، اضطر السلطان محسن العبدلي إلى أن يرسل بعثة مساعي حميدة إلى هينز (Haines) في 17 نوفمبر 1838 تعرض عليه تقديم المؤن والمواد اللازمة للسفينة <sup>(2)</sup>، ولكن هينز (Haines) تمسك بتنازل السلطان عن الميناء أولا. وفي الثامن عشر من نوفمبر 1838 وصل الشيخ "طيب إبراهيم جي (Jee)" الوكيل السابق لحكومة الهند في المخا. وأرسل السلطان رسالة خطية إليه أوضح فيها له كل الأحداث التي جرت بينه وبين هينز (Haines). وأراد السلطان محسن أن يوضح في رسالته موضوع التنازل عن الميناء الذي يرغب فيه هينز وافتراءاته على العبادلة وادعاؤه بأنهم أهانوا الحكومة البريطانية.

ولكن الشيخ طيب ردّ على السلطان محسن وابنه الأمير أحمد برسالة خطها المترجم على لسان هينز (Haines) يقول فيها : "كل ما أخبركم به هينز (Haines) كان بأوامر من سلطات بومباي" <sup>(3)</sup>.

إن التنازل مرفوض تماما عند السلطان محسن وابنه الأمير أحمد، لأنه يتنافى مع وطنيتهما ويتعارض مع شجاعتهم. ونلاحظ في هذا الاتجاه التصرف الحكيم الذي انتهجه السلطان محسن في محاولة التفاهم مع البريطانيين لتهديتهم وتخفيف المعاناة على شعبه حتى لا يواجه عدوين في وقت واحد، في ظروف معيشية صعبة. وقد كان من أولويات السياسة البريطانية في السواحل العربية واليمنية خاصة إثارة النزاعات الداخلية بين قبائل ومشيخات جنوب جزيرة العرب لتمزيق مكونات الجبهة الداخلية التي يمكن أن تدافع عن ميناء عدن ضد أي هجوم بريطاني.

<sup>1</sup>) I.O.R, p. Sec, Bom, 101, N° 1218, Sultan of Ahmed Abdulla Futhlee to Haines, N° 3 Secret Dept, 13 Nov. 1838.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 101 عدد 1218، من السلطان أحمد عبد الله الفضلي إلى هينز، 13 نوفمبر 1838).

<sup>2</sup>) IP. : Haines to Willoughby, N° 3 Sec, dept, Aden Harbour, 13 Nov. 1838.

( الوثائق الهندية : من هينز إلى ويلبي، عدد 3، سري، قسم ميناء عدن، 3 نوفمبر 1838).

<sup>3</sup>) I.O.R P : Sec, Bom, 104, N° 184, Sultan Mohsin to Tyeb Ibrahim Jee, 15 - 18 Nov 1838.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري بومباي، عدد 184، رسالة من السلطان محسن إلى الطبيب إبراهيم وكيل شركة الهند السابق في المخا، 18 نوفمبر 1838).



لقد أمرت الحكومة البريطانية مندوبها هينز (Haines) بتأجيج الصراع بين قبائل الجنوب لأن ذلك من شأنه إضعاف قوتهم وتشتيت وحدتهم مما يسهل عملية الغزو البريطاني المسلح المرتقب على الميناء وإخضاعه. كما أن بريطانيا تأمل أيضا في أن تؤدي الفتنة بين قبائل الزاوية الجنوبية لجزيرة العرب، إلى سهولة انقيادها للسياسة البريطانية. ومن ثم إخضاعها إلى أقصى حد ممكن.

ولكن القبائل العربية وسكان ميناء عدن لم يكونوا على درجة من الوعي الكافي يمكنهم من الوقوف في جبهة واحدة قوية ومتماسكة تتصدى لمحاولات الإمبريالية البريطانية السيطرة على أرضهم بالقوة العسكرية واستنزاف خيراتها.

على أن ذلك لا يقلل من أهمية المقاومة العربية للاحتلال البريطاني فما هي تجلياتها ؟ وما هي أسباب فشلها ؟ وما هي مواقف مختلف القوى السياسية المحلية والعربية والدولية من الاحتلال البريطاني ؟

## الفصل الثالث

### المقاومة العربية ومواقف القوى السياسية المحلية والعربية والدولية من الاحتلال

#### I- المقاومة العربية للاحتلال :

بدأت بريطانيا في تنفيذ أولى خطواتها العسكرية لاحتلال ميناء عدن باعتماد مجموعة من الوسائل أهمها :

##### 1- الحصار الاقتصادي :

بدأت القوات البريطانية بفرض الحصار الاقتصادي على سكان ميناء عدن والموانئ القريبة منه في 19 نوفمبر 1838. ومنع القائد البريطاني سفن السلطان ومراكبه من دخول الميناء، وكذلك سفن المواطنين العدنيين ومراكبهم. كما أمر دينتون (Denton) قائد مركب المهمات العسكرية باحتجاز كل سفينة تجارية أجنبية تحاول



اخترق الحصار <sup>(1)</sup> والدخول إلى الميناء وأسر الركاب وربابنة السفن. وفي هذه الفترة كان عرب عدن يقتنون حاجاتهم من التمور العربية القادمة من الخليج والبصرة.

وفي العشرين من نوفمبر 1838 تمكنت السفينة الحربية البريطانية ألكوت (Alcoote) الراسية قبالة ميناء عدن من مراقبة حركة التجارة على طول السواحل العدنية. وقد نجحت في منع تفريغ شحنة كبيرة من المواد الغذائية في ميناء عدن كانت ملكا لأحد تجارها كرد فعل على تصرفات جنود السلطان محسن بن فضل العبدلي الذين أطلقوا بعض الطلقات التحذيرية من بنادقهم تجاه السفينة الحربية الكوت (Alcoote) <sup>(2)</sup>، ولكن ذلك لم يكن مبررا كافيا لاتخاذ الاجراء المذكور فالغاية من تشديد الحصار على سكان عدن وعلى السلطان محسن حتى يتنازل عن الميناء للبريطانيين. ولكن العدنيين ظلوا صامدين أمام هذا الحصار. الذي ظل مستمرا إلى أن تدهورت العلاقات بين الجانبين تدهورا خطيرا. وقد نتج عن ذلك حدوث بعض المواجهات المباشرة والمحدودة بين العبادلة والبريطانيين.

وفي يوم 19 ديسمبر 1838، بعد أن احتد الحصار وانقضى أكثر من ثلاثين يوما على فرضه من قبل القوات البحرية البريطانية، ثارت ثائرة المواطنين الذين اتجهوا إلى مركز المدينة وضربوا قاربا بريطانيا كان ينوي التحرك في اتجاه الساحل الصومالي. فأصيب القارب ببعض الطلقات ولم يصب أحد ممن كانوا على ظهره. وفي 20 ديسمبر أطلق العدنيون نيران بنادقهم الخفيفة على قارب آخر كان تابعا للبريطانيين. وقد ردّ هذا القارب على طلقات العرب بطلقات مماثلة <sup>(3)</sup>.

لقد كان هدف العرب من هذه المحاولات ابلاغ رسالة ضمنية إلى هينز (Haines) للتعبير عن استيائهم من شدة الحصار ومن التصرفات البريطانية الظالمة، وكان هينز (Haines) يدرك ذلك ولكنه يتجاهله نكابة في المواطنين وسعيا إلى تشديد الضغط على السلطان حتى يتنازل عن الميناء.

<sup>1</sup> I.P. : F 23, C.R.T.A., N° 83 The secretary to the Bombay Government to C.Smith of H.M.S. volage 11 Dec 1838, pp 60-61.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : ملف 23، وثيقة عدد 83 ، رسالة من سكرتير حكومة الهند في بومباي إلى الكابتن سميث قائد السفينة فولاج، 11 ديسمبر 1838، ص ص 60 - 61).

<sup>2</sup> I.P. : F.23, C.R.T.A N° 81, the Government of Bombay to the Sultan Ahmed, 1 Dec. 1838, pp - 59 - 60.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : ملف 23 ، وثيقة عدد 81 ، من حكومة بومباي إلى السلطان أحمد، 1 ديسمبر 1838، ص ص 59 - 60).

<sup>3</sup> لقمان: مرجع مذكور ، ص ص 188 - 189.

وفي نهاية شهر ديسمبر، علم السلطان محسن العبدلي سلطان لحج وعدن بأن البريطانيين وجهوا إحدى سفنهم الحربية الكبيرة إلى الساحل الصومالي في اتجاه مينائي زيلع وبربره، تحديداً، للحصول على ما تحتاجه القوات البريطانية من مؤن ومياه وأخشاب للوقود ولحوم. فسارع السلطان محسن بإرسال مركبه (شوقي) لمنع القوات البريطانية من الحصول على المؤن من القبائل الصومالية التي تربطها بالسلطان محسن علاقات جيدة. وعرض ربان ذلك المركب السلطاني 200 ريال على الصوماليين إن هم استطاعوا منع المراكب البريطانية من تلقي التموينات. وتضيف المصادر بأن وعوداً قدمت للتجار الصوماليين إذا ما قتلوا بعضاً من الجنود البريطانيين تتمثل في حصولهم على مكافأة مالية من السلطان العبدلي كتبها لقبائل تاجوره بالساحل الصومالي. ووجد هينز (Haines)، في ذلك سبباً كافياً لقطع الاتصالات مع العبادلة وتشديد الحصار الاقتصادي عن طريق السفن الحربية البريطانية. وقد أعلم هينز (Haines) حكومته بما جرى لبعض الضباط البريطانيين الموجودين قبالة ميناء عدن على ظهر بعض السفن وهم جونستون وإفانز وهاملتون (Jonson) (Efanas) (Hamilton) حين كانوا يراقبون الميناء لمنع التبادل التجاري وعمليات الشحن والتفريغ. فقد استقبلهم قصف مدفعي صادر من مدفع كبير الحجم كاد يقضي عليهم. ويعتقد هينز (Haines) أن القوات المصرية ربما كان لها دور في تثبيت هذه المدافع وإطلاق النيران منها ولكن لا دليل على صحة هذا الاعتقاد فقد كان المقصود منه تأليب الحكومة البريطانية على المصريين المرابطين في تهامة، رغم أن واليهم محمد علي قد أعطى ضمانات للفصل البريطاني كامبل (Cambell) بعدم التدخل في شؤون ميناء عدن واعتباره من الممتلكات البريطانية وفي 21 و 22 ديسمبر خفف البريطانيون نسبياً الحصار الاقتصادي على عدن فساد الهدوء في الميناء لفترة وجيزة. وقد استغل ذلك العبادلة وسكان الميناء فزادوا من نشاطهم التجاري ونقلوا بعض المواد الغذائية الأساسية وقاموا بتخزينها في مستودعات الميناء، مستخدمين الجمال والبغال والحمير وسيلة لنقل هذه المواد عبر الطريق البري الرابط بين عدن ولحج وأبين. كما دخلت القوافل من لحج وأبين إلى سوق عدن محملة بالمواد الغذائية، غير أن فترة الهدوء لم تستمر إذ جددت السفن حصارها الشامل للميناء برا وبحرا.. وقد بدأت معاناة سكان عدن تبرز بشكل واضح بسبب الحصار الذي نتج عنه توقف الحركة التجارية وشل الحياة العامة في عدن بشكل عام وحال دون وصول المؤن من مصادرها الخارجية.



وفي نهاية شهر ديسمبر لاحظ السلطان محسن العبدلي تزايد شكاوى المواطنين من سوء الحالة الاقتصادية والمعيشية وتلمل بعض فئات السكان نتيجة حدة الحصار، فراسل مندوبه رشيد بن عبد الله هينز (Haines) يطلب منه عقد هدنة أخرى لمدة 15 يوم. يزور السلطان محسن وبقية زعماء قبيلته، خلالها، هينز (Haines) على ظهر سفينته للاتفاق ووضع حد للخلافات بمايخدم مصالح الطرفين البريطاني والعبدلي. إلا أن هينز (Haines) أجاب بأنه لا يمكن أن يتم إحلال السلام والوثام بين الجانبين إلا إذا تنازل السلطان محسن بن فضل العبدلي عن الميناء وحول ملكيته إلى البريطانيين<sup>(1)</sup>. لقد كان موقف هينز (Haines)، متصلباً لأنه يروم تحقيق الغرض الذي جاء من أجله وهو الحصول على عدن. وذلك بضرب الحصار عليها باعتباره وسيلة ناجعة لإجبار السلطان على التنازل.

إن من أبرز نتائج هذا الحصار، اشتداد وطأة الفقر على المواطنين وانتشار الأمراض الناتجة عن سوء التغذية وإفلاس العديد من التجار وانتشار ظاهرة النهب بين المواطنين والخوف والذعر من المصير المجهول. أما العبادلة فقد خسرا مورداً مالياً هاماً متأتياً من الضرائب والمكوس التي كان يحصل عليها السلطان من رسوم التجارة وحركة السفن في الميناء. ولقد توقفت العلاقات التجارية بين تجار عدن وسائر التجار في الجزيرة العربية شمالها وجنوبها وشرق إفريقيا وفي شبه القارة الهندية وغيرها من المناطق التي كانت تتعامل مع ميناء عدن، ورغم كل ذلك لم ينجح الحصار في التأثير في الموقف السياسي للسلطان محسن بن فضل وأولاده. ولم يتزحزحوا عنه قيد أنمله، إذا استمروا على رفضهم التنازل عن عدن وامتناعهم عن تسليمها للإنجليز .

## 2- المناورات العسكرية والسياسية البريطانية :

تواصلت الاستعدادات المكثفة الخاصة بالتحركات التمهيدية لاحتلال ميناء عدن في صباح يوم الثامن والعشرين من نوفمبر سنة 1838 ، عندما أبرق سكرتير حكومة بومباي إلى هينز (Haines) وأبلغه بأن أميرال الأسطول الهندي البريطاني سيرسل السفينة الحربية المسماة آن كريشتون (Ann Crichton) إلى ميناء عدن وعلى ظهرها أطنان من الفحم لتموين سفن البحرية البريطانية المبحرة في البحر الأحمر. بالإضافة إلى بعض

<sup>1</sup> ) I P. : F 23, C.R.T. A, No. 80, The secretary to the Bombay Government to C. Haines, 28 Nov. 1838, P 59.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن، ملف 23، عدد 80 ، من سكرتير حكومة بومباي إلى هينز، 28 نوفمبر 1838، ص 59.

المواد التموينية الموجهة إلى السفينة الحربية الكوت (Alcoote) الراسية قبالة ميناء عدن. كما بين سكرتير حكومة بومباي في برقيته بأن على ظهر السفينة آن كريشتون (Ann Crichton) بطاريتان من نوع هاوتزر مقاس 20 صنمترا وجنود مدربون على هذه البطاريات وهم طوع أمر هينز (Haines) حال وصولهم إلى الميناء وأن هذه القوة يمكن استخدامها في عملية الغزو، وهي جزء من قوات الحملة التي طلبها هينز (Haines). أما الأمور المتبقية فهي موضوع اهتمام ودراسة لدى الخبراء العسكريين في بومباي<sup>(1)</sup>. ومهما كانت أهمية هذه الاستعدادات، فإن حكومة بومباي تأمل في تحقيق السيطرة على الميناء بالطرق الودية والاستمرار في الضغط سياسيا على السلطان قبل الشروع في الاحتلال.

وفي غرة ديسمبر 1838 اتصل حاكم بومباي بالسلطان محسن بن فضل العبدلي سلطان لحج وعدن وأعرب له عن أسفه لتسويفه في تنفيذ الاتفاق الخاص بتحويل أراضي ميناء عدن إلى بريطانيا نظير ما عرض عليه من راتب سنوي وما سيلقاه من مظاهر الاحترام. كما هدد حاكم بومباي السلطان محسن بأن بريطانيا لن تغض الطرف عن المعاملة السيئة والاضطهاد اللذين تعرض لهما ركاب السفينة دوريا دولت (Doria Doult) الغارقة قرب ميناء عدن في فيفري 1837. وأنها شرعت في إعداد كافة الترتيبات اللازمة للاحتلال بناء على مقترح هينز (Haines) الذي بعثه إلى أميرال الأسطول الهندي البريطاني.

وتنصح مما تقدم، شراسة البريطانيون في خطاباتهم المرسلة إلى السلطان وتؤكد جذبهم في تحقيق مآربهم تنفيذا لسياستهم التوسعية وخدمة لمصالحهم الحيوية. وكانت حكومة بومباي قد عرضت في اليوم الثاني والعشرين من أوت 1838 المساعدة لتنفيذ احتلال ميناء عدن. وأصدر ويلبي (Weelby) سكرتير حكومة بومباي أمرا إلى القائد البحري للأسطول البريطاني ومنه إلى الكابتن سميث (H. Smith) قائد السفينتين فولاج (volage) وكروزر (Cruzier) بالعودة من سواحل البنجاب إلى بومباي للتوجه منها إلى ميناء عدن. وصدرت التعليمات بإرسال القوات الآتية إلى عدن :

- 350 جنديا من المشاة الهنود العاملين في بحرية بومباي البريطانية.

<sup>(1)</sup> I.P. : F 23, C.R.T.A., No 81, the Government of Bombay to the sultan of Aden 1 dec. 1838, pp 59 - 60.

(الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، ملف 23، عدد 81، من حكومة بومباي إلى سلطان عدن، 1 ديسمبر 1838، ص ص 59 - 60).



- 300 جنديا وضابط صف من المشاة الأوروبيين.

- 60 جنديا من جنود المدفعية الهنود

- 40 جنديا أوروبيا من جنود بطاريات المدفعية.

ورافق هذه القوة عدد من المهندسين والفنيين وجنود الاستطلاع وبعض المعدات والآلات اللازمة لعملهم. وفي التاسع من ديسمبر، التحمت هذه القوة بالسفينة الحربية الملكية الكوت (Alcoote) الراسية قبالة عدن تساندها بطاريات المدفعية المثبتة على ظهر السفينة آن كريشتون (Ann Crichton) <sup>(1)</sup>.

كما أمرت حكومة بومباي بإعداد كافة الترتيبات اللازمة لإمداد سفن الحملة وجنودها بكميات المياه ثم تخزينها في صهاريج السفن التي ستقل الجنود والضباط، بالإضافة إلى جلب مياه نقية على ظهر السفن من آبار ميناء المخا اليمني الواقع على ساحل البحر الأحمر <sup>(2)</sup>. وأصدر حاكم بومباي تعليماته بشأن السفن التي ستبقى في مياه عدن الإقليمية على أن تتولى حراسة المدينة تحسبا لما قد يحدث من مفاجآت. كما تضمنت التعليمات إبقاء قوة بحرية في حالة استعداد قتالي قصوى، وذلك لحراسة السفن حتى ترسو في مواقع مناسبة، ووضع أحد الطرادات في خليج عدن لمنع تقدم أية قوة أخرى. وأنهى حاكم بومباي تعليماته بضرورة السعي لاختطاف عدد من الرهائن العرب لتستفيد منهم القوة البريطانية بعض الأخبار والمعلومات التي تتصل بتحركات السلطان وأعدائه <sup>(3)</sup>.

وقامت حكومة بومباي خلال النصف الأول من ديسمبر 1838 بحشد قوات إضافية لمؤازرة قوات الحملة إذا ما دعت الضرورة إلى ذلك ضمانا لنجاح خطة الاجتياح. ولهذا صدرت أوامر لهينز (Haines) بضم قوات أخرى جديدة إلى قوات الحملة على ظهر السفينة الحربية الكوت (Alcoote) وسفينة النقل العسكرية آن كريشتون (Ann Crichton) لتكون على أهبة الاستعداد للتقدم. وتتكون القوة من 286 جنديا من فوج بومباي

<sup>1</sup>) I O R, P / Sec / Bom / 102, No 1317, 1318, 1320, P/Sec Bom, 101, No 1243, Willoughby to Haines No. 505 Bombay Castle, 2 Dec. 1838.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي / 102 عدد 1317 / 1318 / 1320 / سري بومباي، 101، عدد 1243، من ويلبي إلى هينز، عدد 505، بومباي، 2 ديسمبر 1838).

<sup>2</sup>) I O R, P / Sec / Bom / 102, No 1820.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي، 102، عدد 1820).

<sup>3</sup>) I.P. : F 23, C.R.T., A., N° 82, Op. Cit. PP 60 - 61.

(الوثائق الهندية المتعلقة بعدن، ملف 23، عدد 82، مصدر مذكور، ص ص 61.60).

الأوروبي و 22 جنديا من المدفعية الأوروبية من الفرقة 24 الهندية فضلا عن 60 جنديا من جنود المدفعية الهنود و10 بطاريات مدفعية.

أما القوات البرية التي ستنشرك في غزو الميناء فكانت تحت قيادة الماجور توماس بيلي (Tomas Baillie)، على أن يبقى تحت إشراف السلطة السياسية لهينز (Haines) وقد كلف القائد توماس بيلي (Tomas Billie) بصدة أي هجوم داخلي أو خارجي محتمل كرد فعل على العملية العسكرية البريطانية. وكانت تعليمات حاكم بومباي تقتضي في كل الظروف التي ستواجه العملية اتخاذ أفضل السبل لخلق تعاون بين قادة الوحدات العسكرية حسب أوامر هينز (Haines) قائد الحملة. واستمرت الاستعدادات البريطانية حتى وصل إلى ظهر السفينة الحربية الكوت (Al Coote)، وهي راسية قبالة عدن، رشيد بن عبد الله، مندوب السلطان محسن في المفاوضات مع هينز (Haines)، يصحبه ثلاثة من رجاله عدن وعلمائها يطلبون لقاء هينز (Haines) كمندوبين من السلطان محسن بن فضل العبدلي ويحملون عرضا من السلطان محسن بأن يدفع هينز 12.000 ريال بدلا من الثمانية آلاف التي سبق أن عرضها على السلطان مقابل التنازل عن ملكية الميناء لبريطانيا. وكان جواب هينز (Haines) أن يقدم السلطان محسن بن فضل اعتذارا عن السلوك غير الودّي الذي سلكه تجاه البريطانيين، قبل مناقشة أي مشروع<sup>(1)</sup>.

وانتشر بين المواطنين أن السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي سلطان أبين يتعاون مع البريطانيين وقد يقوم بالاعتداء على عاصمة سلطنة لحج وعدن "الحوطة". وحينها، حاول سلطان لحج وعدن محسن بن فضل العبدلي أن يتقرب إلى السلطان الفضلي ليكون في صفه في صراعه ضد البريطانيين ويقوم بدور الوساطة بينه وبين هينز (Haines). وتم لقاء بين السلطان محسن والسلطان أحمد بن عبد الله الفضلي سلطان أبين في غرة جانفي 1839. وكان السلطان أحمد عبد الله الفضلي قد اتصل بهينز (Haines) في 31 ديسمبر 1838 وطلب عقد لقاء بينهما عند رأس "سيلان" لمناقشة موضوع ميناء عدن قبل التقاتله بسلطان لحج وعدن محسن بن فضل العبدلي. لكن هينز (Haines) تخوف من وجود خطة لاغتياله فطلب اللقاء على ظهر السفينة الكوت (Al Coote).

<sup>(1)</sup> I.O.R., P / Sec / Bom./ 106, N° 588, Haines to Willoughby, N° 1 Political, Aden Harbour, 9 Jan. 1893.

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري بومباي، وثيقة 106، رقم 588، من هينز إلى ويليب، رقم 1 سياسي، ميناء عدن عن 9 جانفي 1839).



وقد تمّ اللقاء بين السلطان محسن العبدلي والسلطان أحمد بن عبد الله الفضلي سلطان أبين في قرية الشيخ عثمان العبدلية. واستمرّ هذا اللقاء حتى صباح اليوم التالي. ورغم أنه لم يكتب له النجاح لاختلاف الجانبين في المطالب المالية، فإنه سجّل نصراً للعبادة إذ استمال السلطان محسن السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي للوقوف إلى جانبه فوافق على القيام بدور الوساطة بينه وبين البريطانيين.

وفي الوقت الذي كان فيه الاجتماع قائماً في قرية الشيخ عثمان بين السلطانين، كتب السلطان أحمد عبد الله الفضلي رسالة إلى هينز (Haines) جاء فيها : "لم أتحصّل منكم على جواب كتابي. وكان ينبغي أن يصلني قبل هذا الاجتماع. يجب أن نتقابل معا أو أرسل إليك السيد علوي. وسوف يقوم بإحضار جواب منكم وإن شاء الله ستتواصل صداقتنا" <sup>(1)</sup>. وقد سلّم، رشيد بن عبد الله هذه الرسالة إلى هينز (Haines) لسابق معرفته به، بينما كان السيد العلوي العيدروس مريضاً (...). وأبلغ هينز (Haines) حكومة بومباي ما دار في اجتماع السلطانين العبدلي والفضلي. وأخبر حكومته بمحاولات استمالة العبدلي للفضلي إلى جانبه ضد الإنجليز مقابل إغراءات مالية من خزانة العبدلي. ومن خلال سير الأحداث، نجد أن هينز (Haines) كان يعدّ قواته الموجودة لتنفيذ مخطط الاستيلاء على جزيرة صيره. وأخبر حكومته أنه مصرّ على تنفيذ هذا المخطط لأن السلطان محسن العبدلي لم يكن مستعداً للوفاء بالتزاماته قبل وصول قوات الحملة بكاملها. وأنّ القوات البريطانية الموجودة هناك تكفي للاستيلاء على الجزيرة والدفاع عنها <sup>(2)</sup>.

ويبدو أن العبادة قد أدركوا الأمر قبل تنفيذه ففي السابع من جانفي سنة 1839 قدمت بعثة مساعي حميدة قام بها بعض وجهاء عدن منهم القاضي زين العيدروس والشيخ أحمد العزبي وعلوي بن زين العيدروس، وكان هدفهم تهدئة الموقف وإحلال الأمن والسلام. فطلبوا مقابلة هينز (Haines) وقبل الدخول في أيّ نقاش تمسّك هينز (Haines) بضرورة تقديم السلطان محسن العبدلي سلطان لحج وعدن اعتذاراً. فسأله القاضي زين

<sup>1</sup> I.O.R., P / Sec / Bom / 106, N° 587, Sultan Ahmed Bin Abdulla Fathelee to Haines, N° 2, Fadhelee, 31 Dec. 1838.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري بومباي 106، رقم 587، من السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي إلى هينز، رقم 2 الفضلي، 31 ديسمبر 1838).

<sup>2</sup> I.O.R., P/ Sec / Bom / 106, N° 588, Haines to Willoughby, N°. 1 political, Aden Harbour, 9 January 1839.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي، 106 ، عدد 588 ، من هينز إلى ويلبي عدد 1 ، سياسي، ميناء عدن، 9 جانفي 1839).

العيدروس هل سيتمّ العفو عنه بعد ذلك فأجاب هينز (Haines) بأنه سيفعل ذلك <sup>(1)</sup>.

وقبل أن تغادر البعثة السفينة الكوت (Al Cootte)، ألقى هينز (Haines) صيغة الاعتذار المطلوب على المترجم ملاجعفر وسلمت للبعثة على أن ترجع صيغة الاعتذار موقعة وعليها خاتم السلطان محسن إليه. وفي الواقع، فإنّ الاعتذار كان مهينا للغاية، فلم يتقبله السلطان محسن ورفض التوقيع عليه، وكتب اعتذارا آخر تختلف صيغته عن السابق تجاهل فيه موضوع التنازل عن الميناء. ونتيجة لسوء الأحوال الجوية التي سادت ميناء عدن، ذلك اليوم، لم يتمكن العيدروس من تسليم الاعتذار إلى هينز (Haines) فاكتفى بإرساله عن طريق المترجم ملاجعفر. وما من شكّ، فإنّ صيغة الاعتذار لم تعجب هينز (Haines). فأعاده مع مترجمه زاعما أنه غير كاف. وهدد بإنهاء الهدنة التي منحت تقديرا للعيدروس. والمهمّ في رأينا، أن السلطان ظلّ ملتزما بالدفاع عن موقفه حتى يتمنّع باحترام قبيلته وشعبه.

وقد أكد هينز (Haines) بعد ذلك أنه لا أمل في الاستحواذ على الميناء بالوسائل السلمية واستبان استحالة تحقيق ذلك. فالاستعدادات التي قام بها السلطان محسن أكدت له ضرورة استخدام القوة العسكرية، لا سيما والقوات البريطانية في الميناء لم يبق لديها سوى كميات ضئيلة من مخزون المياه الاحتياطي كما أنّ أيّ تأخير في عملية الغزو سيستفيد منه العرب في تقوية تحصيناتهم وترتيب أمورهم الداخلية. ولم يكن أمام هينز (Haines) إلا الإسراع في تأزيم الموقف العسكري وإحكام الحصار على الميناء وتصعيد الاستفزازات ريثما تصل تعزيزات القوات البريطانية لبداية عملية الاحتلال.

### 3- احتلال عدن :

في السادس عشر من جانفي 1839 وصلت طلائع القوات البريطانية لاحتلال عدن. وتسارعت مع وصولها أحداث التهديد بالحرب والشروع في بدء العمليات. وتمّ أول اتصال بين هينز (Haines) والقوة الجديدة في وقت مبكر من يوم وصولها. وقد كان الطراد الحربي بيرنس (Berenice) التابع للسفينة فولاج (Volage) قد دلف في اتجاه سفينة القيادة الكوت (Alcoote) وسلم هينز (Haines) البريد المرسل من بومباي. وكانت

<sup>1)</sup> I.P. : F, C-R.T.A., , Nx 115 C - Haines to sultan of Aden, 25 Dec 1838, p 78.

(الوثائق الهندية المتعلقة بـعدن، ملف 23، عدد 115، من الكابتن هينز إلى سلطان عدن، 25 ديسمبر 1838، ص 78).



إحدى الرسائل الموجهة إليه تأمره بإعلان إنذار نهائي للسلطان محسن بن فضل قبل بدء الاحتلال. وجاء في الإنذار : "أعلمكم بأن قوة بريطانية قد وصلت لاحتلال ميناء عدن (...) أمامكم مهلة حتى مغيب اليوم وبإمكانكم تسليم الميناء والأرض التي تم الاتفاق عليها من قبل ونؤكد لكم أن كل مقاومة لن يكون لها أية قيمة بل ستؤدي بآتباعكم ودياركم إلى خسائر وأذى. وإذا وافقتم على إرسال ثلاثة من الرؤساء كرهائن لضمان القيام بتسليم عدن بطريقة سلمية سوف يسمح لكم بمغادرة الميناء بأسلحتكم وأمتعتكم الشخصية. أما سكان الميناء فسوف يعاملون باحترام. وإذا لم تستجيبوا لهذا الإنذار الأخير، فسوف يلحق قبيلتكم أذى كبير يعود إلى سوء تصرفكم" (1). وانتظر هينز (Haines) رد السلطان محسن الذي وصل ظهر اليوم الموالي وقد بين فيه أنه من حيث المبدأ موافق على إجراء المفاوضات بعد التشاور مع قبيلته وأنه سيبحث برجلين لمقابلته. كما طلب إمهاله ستة أيام لكي يتم فيها ترتيب البيت العبدلي واتخاذ القرار النهائي (2).

ويبدو أن السلطان كان يحاول كسب مزيد من الوقت وتجهيز ما تبقى من مدافع وتحصينات. وقد علم هينز (Haines) بهذه النوايا العبدلية عن طريق مندوب السلطان في المفاوضات رشيد بن عبد الله الذي سرب لهينز (Haines) معلومات عما يقوم به السلطان وأولاده من استعدادات واتصالات. وقد تمكن هينز (Haines)، حينئذ، من التوغل إلى عقر دار السلطان من خلال تجنيده لرشيد بن عبد الله مستشار السلطان ومندوبه للجوسسة لصالح البريطانيين. ولا نعتقد أن السلطان محسن بن فضل العبدلي قد تمكن حتى هذا التاريخ من كشف دور مندوبه في القيام بهذا الدور التجسسي الخياني على ولي نعمته. وبعد وصول الرد العبدلي، أصدر هينز (Haines) أوامره بالشروع في توزيع خطة الهجوم على كل من الكابتن سميث (Smith) والميجر بيلي (Major Baillie) وجاء في خطابه إلى سميث (Smith) : "يشرقني أن أطلب قيامكم مع الأسطول الموضوع تحت إمرتكم وبالتعاون مع القوات الموجودة تحت إمرة الميجر بيلي بتطبيق الإجراءات السريعة الكفيلة باحتلال ميناء عدن" (3). أما رسالته إلى الميجر بيلي (Beillie) فتضمنت الأمر بتنسيق العمليات العسكرية بينه وبين سميث (Smith) لاحتلال الميناء والمحافظة

<sup>1</sup> I.P. : F23, C-R.T-A, Nx 128, Haines to the secretary to the Bombay Government, 25 Jan. 1838, p 82.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن : ملف 23 ، عدد 128 ، من هينز إلى سكرتير حكومة بومباي، 25 جانفي 1838، ص 82).

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> I.O.R, P / Sec / Bom / 107, NO 890, Haines to C. Smith, January 16 1838..

( مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي 107 / عدد 890، من هينز إلى الكابتن سميث، 16 جانفي 1839).

قدر الإمكان على حياة المواطنين ومعاملة السلطان وأفراد أسرته بكل احترام إذا ما وقع أحدهم في الأسر<sup>(1)</sup>.

وأمر هينز (Haines) بالإسراع أولاً بقصف الطريق الساحلي المؤدي إلى الميناء وإسكات مدافع العدنيين ثم التوجه نحو الميناء إذا ما ظهرت منها أية مقاومة<sup>(2)</sup>. وحدد موعد الهجوم يوم 19 جانفي 1839. وأمر بأن تشكل ميمنة الهجوم من فرقة بومباي الأوروبية بقيادة الميجر أوزبورن (Major Aozaborn) وقد جهزت بـ 276 بندقية، وبأن تتطلق فرقة الكابتن كينج (King) باتجاه الشاطئ عند تلقي الإشارة وتتقدم باتجاه قصر العبدلي لتسيطر عليه. أما الميسرة فتحت قيادة الكابتن قوراس (C. Goras) وهي مجهزة بـ 30 بندقية من فوج بومباي الأوروبي و 230 بندقية من الفوج الرابع والعشرين، تتطلق إلى الشاطئ عند استلام الإشارة وتتقدم لتلتحم بفرقة الميمنة. وعلى الكابتن ويلبي (C. Weelby) تشغيل بطارية المدفع عيار "8" بوصات والمدفع القصير ووزنه 13 رطلاً. وعلى وسترن (L. Western) تحديد أفضل مكان مناسب للمساعدة على قصف مدافع العدنيين المتمركزة في أقصى جزيرة صيره. وأن يستقل على ظهر السفينة الكوت (Al Coote) مع احتياطي مكون من خمسة وثلاثين جندي أوروبي و 50 جندي مدفعي من الهنود و 127 رجلاً من الفوج عدد 124 وينتظر عودة زوارق فرقة الميسرة من أجل النزول إلى الشاطئ. وعند إعطاء الإشارة يوم الاحتلال (19 جانفي) من الفرقاطة، تتحرك الزوارق التي نقلت فرقتي الميمنة والميسرة إلى المواقع المحددة لهما حسب الخطة، على أن تحتمي الفرق بالبارجة الحربية الكبيرة الكوت (Al Coote).

وفي صباح السبت 19 جانفي 1839 تحركت السفن كروزر (Cruizer) وفولاج (Volage) وماهي (Mahy). وكانت السفينتان فولاج وكروزر (Cruizer) تجمعان القوارب المحملة بالجنود وقد حملت الكوت (Al Coote) بعض القوات. واتخذت الترتيبات بأن يتم هبوط القوات في مجموعتين. الأولى من كروزر (Cuizer) وفولاج (Volage) تحت إمرة القائد أوزبورن (Hazaborn) والثانية من السفينة الكوت (Volage) تحت إمرة الميجر بيلي وجمعت السفينة فولاج (Volage) كل القوات ووزعتها بشكل متناسب على القوارب

<sup>(1)</sup> I.O.R., p / Sec / Bom / 107. N°890 Haines to Major Bailie N° 5 pol. Dept, Aden Bom., 16 Jan, 1839.  
(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري، بومباي رقم 107، عدد 890، من هينز إلى الميجر بيلي، عدد 5، القسم السياسي، خليج عدن، 16 جانفي 1839).

<sup>(2)</sup> I.O.R, Bombay times, 20 Febuary, 1839, p107.  
(مكتبة وسجلات وزارة الهند : بومباي تايمز، 20 فيفري 1839، ص 107).



المجهزة لها. ورسّت في الساعة التاسعة والنصف على بعد 300 ياردة تقريبا من جزيرة صيره. وفي الجانب المواجه للبحر سحبّت القوارب الحاملة للقوات إلى يسار السفينة وبدأت عملية القتال بين العرب والبريطانيين. ووجّهت فولاج (Volage) نيرانها في البداية نحو الحصن السفلي. وخلال نصف ساعة، تمّ إسكات كافة المدافع العربية المتمركزة بالحصن وتمّ هدمه.

وفي الساعة العاشرة اتخذت السفينة كروزر (Cruizer) مكانها وأطلقت نيرانها على الحصن السفلي وتقدّمت نحو الممر المائي الرفيع الواقع بين الجزيرة المحصنة والبرّ الأصلي، ولكن المدافعين هربوا باتجاه الزاوية الشمالية الشرقية. فلحقت بهم هناك بطاريات السفينة كروزر (Cruizer) <sup>(1)</sup>. وفي الطرف الجنوبي من جزيرة صيرة والشاطئ، اتخذت السفينة ماهي (Mahy) مكانها في حدود الساعة العاشرة صباحا. وصوّبت نيران مدافعها إلى الميناء في الفراغ الكائن بين جزيرة صيرة والشاطئ، حيث كانت مدافع العدنيين تقذف حمم نيرانها على أيّ مركب يحاول العبور من خلال ذلك الفراغ. أمّا السفينة الكوت (Alcoote) فرست في حدود الحادية عشرة صباحا بالقرب من ماهي (Mahy). وكان هدفها كهدف الكوت (Alcoote) التي وجّهها الكابتن سميث (Smith) لتتقل مراسيها وتكون أكثر اقترابا من الحصن السفلي للجزيرة. فرست في الجهة الشماليّة.

وخلال سير المعركة، كانت السفينة فولاج (Volage) توجه نيران مدافعها إلى الجزيرة المحصنة، التي احتّمى بها اعداد كبير من المقاتلين العرب. وتمكنت فولاج (volage) في بداية المعركة من إسكات المدافع و تهديم البرج العالي في الجزيرة. واستمرت السفن الحربيّة البريطانيّة في إطلاق نيران مدافعها على المدافعين أينما ظهروا حتّى لجأ أشخاص منهم إلى قمة الجزيرة. واستمرت المعركة حتّى الواحدة ظهرا. ولم تبق إلا بعض جيوب المقاومة. ثمّ جاء دور القوات البريّة البريطانيّة التي أعطيت إليها الإشارة من السفينة فولاج (Volage).

كما أمر جونستون (Jonstone) القوارب الصغيرة من الكوت (Al Coote) بالتقدّم ثم تبعتها قوارب الميجر أوزبورن (Aozaborn) من السفينتين فولاج وكروزر (Cruizer). وتعهّد روبري (L. Roobary) بمهمة إنزال جنود هذه الفرقة. وتوجّهت القوات نحو البر

<sup>1</sup>) Ibid

واستمرت السفن في إطلاق نيرانها حتى تقضي على كل مقاومة في البر لتمكن القوات من النزول والتقدم نحو الميناء.

وقد وصلت كل الفرق إلى الشاطئ في آن واحد، وتمكنت القوات البرية من الانتشار بشكل منظم. وتمكن أحد الضباط من سلاح الإشارة من التسلل إلى أحد المواقع المحصنة ولحق به ربان السفينة فولاج (Volage) الملازم رندل (Randal) حاملا معه العلم البريطاني حتى ثبته في الموقع المحصن.

وكان هذا أول علم بريطاني يرفع فوق ميناء عدن. أما فرقة الميجر بيلي (Baillie) فقد نزلت إلى البر، كما خطط لها، واتجهت نحو قصر السلطان العبدلي. ورغم إطلاق النار المتفرق من الجيوب العربية الباقية، فإن هذه الفرقة تمكنت من شق طريقها نحو قصر السلطان محسن العبدلي بعد أن سقط أحد الجنود الهنود وقد أصيب بطلقة في رأسه. وخلال أقل من خمس عشرة دقيقة من بدء الإنزال كان العلم الإنجليزي فوق قصر السلطان محسن الذي فرّ مع أولاده وأعيان عدن ومجموعة كبيرة من سكانها إلى الحوطة المقر الرسمي لسلطنة لحج. وكان معه مجموعة من الحراس يقودون خمسين جملا عليها جلّ أمتعتهم الشخصية<sup>(1)</sup>.

وبذلك أصبح ميناء عدن بفضل مميزاته الطبيعية وموقعه الممتاز أفضل مكان يخدم المصالح الاستراتيجية والاقتصادية لبريطانيا العظمى عبر طريق الملاحة البحري الهام، بعد أن تكبد البريطانيون خسائر في صفوف جنودهم بلغت خمسة عشر فردا بين قتيل وجريح<sup>(2)</sup>. وقد ذكر هينز (Haines) في مذكراته بسالة المقاتلين اليمنيين وتصديهم بشجاعة نادرة للدفاع عن مينائهم أمام قوات الاحتلال البريطاني<sup>(3)</sup>. وأبلغ هينز (Haines) من جانبه كامبل (Cambell) قنصل بريطانيا العظمى المعتمد في القاهرة بنجاحه في السيطرة على ميناء عدن<sup>(4)</sup> الموقع الرئيسي الأول في هذا الممر التجاري البحري في زمن اختصرت فيه السفن المسافة والوقت بين أوروبا والشرق. وقد اهتمت بريطانيا بميناء عدن وجعلته من أهم الموانئ العالمية خدمة لمصالحها التجارية في

<sup>1</sup>) I.O.R / Bombay Times, 20 February 1839, pp 113 - 116.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : بومباي تايمز ، 20 فيفري 1839 ، ص ص 113 - 116).

<sup>2</sup>) Jacob : Op. Cit., p. 37

<sup>3</sup>) Ibid.

<sup>4</sup>) F.O., 78 / 373, Cambell to F.O. 2/11/39 Enclosing Haines to cambell, 1/28 / 39.

(سجلات وزارة الخارجية : 373/78 ملخص رسالة كامبل إلى الخارجية البريطانية، 1839 / 2/2 وملخص رسالة هينز إلى كامبل، 1839/1/28).



الجزيرة العربية والشرق عموماً، على أن احتلال بريطانيا للميناء لم يكن نزهة للإنجليز، فقد قاومهم الأهالي بكل ما أوتوا من قوة رغم ضعف إمكاناتهم، فما هي مظاهر المقاومة العربية للاحتلال ؟

#### 4- مقاومة الأهالي للاحتلال :

أكد هينز (Haines) في أكثر من تقرير لحكومته أن أهالي ميناء عدن لن يشكلوا عائقاً أمام رغبات الإنجليز في احتلال عدن. وفي الواقع، فإن رأي هينز (Haines) حول مقاومة السكان لم يكن صحيحاً. فقد واجه البريطانيون عند احتلالهم الميناء في 19 جانفي 1839 مقاومة عربية عنيفة<sup>(1)</sup>. وقبل ذلك التاريخ، حشد البريطانيون قوات عسكرية كبيرة واتخذوا لهم احتياطياً من المؤن والمعدات الضرورية لمواجهة سكان عدن فحسب، بل كذلك لمواجهة ما يمكن أن يقوم بتجميعه السلطان محسن وابنه الأمير أحمد بن محسن من رجال القبائل العبدلية وسائر من تحالف معه كقبائل الفضلي والعقربي للدفاع عن عدن ضد الغزو الأجنبي. وقبل الاحتلال، نشبت العديد من المناوشات والمواجهات المحدودة بين القوات العربية المدفعة والقوات البريطانية الغازية، وخاصة عندما حاول أحد القوارب العربية اختراق الحصار الذي فرضته على الميناء سفينة البحرية البريطانية الكوت (Alcoot) وماهي (Mahy). وقد أطلقت السفن بعض الطلقات التحذيرية على القارب (عطاء الله) في النصف الأول من ديسمبر 1839. ولما لم يتوقف القارب تمت مطاردته بطراد بريطاني حتى وقع أسره بحمولة. وقد استمر العرب العدنيون والقبائل العربية المتحالفة معهم في مقاومتهم للإنجليز المحاصرين للميناء<sup>(2)</sup>. وفكر هينز (Haines) في ضرورة معرفة حجم قوة العرب. فدلته المعلومات على أن لدى أهل عدن أربعة عشر مدفعاً، أما الذخيرة التي يستعملونها فهي مختلفة الأنواع والمصادر. وقد أدرك ذلك من خلال دراسة بعض الطلقات، ثم أن هينز (Haines) أمر الملازم دانتون (Danton) بوضع مجموعة من عساكره في إحدى الجزر القريبة من الميناء لتكون ضرباتها أشدّ وقعا على قوات العبادلة وتجمعاتهم القبلية والأهلية المسلحة<sup>(3)</sup>. وقد تضرر

<sup>1</sup>) Play Fair : OP. Cit., p 164.

<sup>2</sup>) I.P: F 23, C.R.T. A., N° 87, Haines to the Secretary to the Bombay Government, 12 Dec. 1838, pp. 64-66. (الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : ملف 23، عدد 87، من هينز إلى سكرتير حكومة بومباي، 12 ديسمبر 1838، ص 64-66).

<sup>3</sup>) Graham : Op. Cit., pp. 291 - 292.

العرب من جراء ذلك القصف وصمموا على الردّ بالمثل ومقاومة القوات البريطانية رغم إدراكهم لعدم تكافؤ القوتين إذا ما تمت المواجهة الكبرى المرتقبة بينهما.

وتأكد هينز (Haines) أن السلطان محسن بن فضل العبدلي لن يوقع على الاعتذار الذي أملاه على المترجم ملاجعفر، فهدد بإنهاء الهدنة التي منحت تقديراً للعيدروس قائلاً : "يتضح لي من خطابكم إن السلطان ليس على استعداد لطلب العفو. وأخبركم أن الهدنة ستنتهي مع مغيب شمس هذا اليوم (...). وأن احترام السلطان محسن والعذنيين لبريطانيا العظمى يجب فرضه بالقوة"<sup>(1)</sup>. ونقل هينز (Haines) تأكيدات حكومته بأن السلطان مستمر في المماطلة إلى أن يوقن بأن حكومة بومباي جادة في تنفيذ مطالبها. وبذلك توقفت الاتصالات بين ممثلي البلاد وهينز (Haines). وقرر السلطان محسن أن يتبع خطى ابنه الأمير أحمد بن محسن وشيوخ القبائل المحيطين بعدن. فأصر على عدم تسليم الميناء واتفق الجميع على بذل كل جهودهم وأموالهم لمقاومة الاحتلال البريطاني لأراضيهم. واستغل السلطان فترة وصول القوات البريطانية وقام من جانبه بتنظيم كافة الترتيبات والتدابير اللازمة لتقوية القلاع والتحصينات الموجودة في الميناء. كما بذل أقصى جهوده لتجميع رجال القبائل اليمنية المحاذية لعدن للاشتراك في صدّ الهجوم البريطاني. وقد انضم إلى صفوف المقاتلين العبادلة من قبيلة السلطان أحمد عبد الله الفضلي 1200 رجل مجهزين بالبنادق الخفيفة والسلاح الأبيض<sup>(2)</sup>.

كما قام العبدلي بتأمين كميات من المواد التموينية الضرورية وخبزها في مستودعات الميناء لمواجهة الحصار والغزو. وقبل الهجوم تمركز 700 مسلح عربي على تلال المدينة وجزيرة صيره. وفي الساعة التاسعة والنصف من صباح 19 جانفي 1839، أطلقت السفن نيرانها في اتجاه جزيرة صيره، معلنة بداية الاحتلال<sup>(3)</sup>. فأسكتت بعد برهة مدافع المقاومين العرب وألحقت النيران البريطانية الدمار بالقلعة الرئيسية. وسائر القلاع والحصون.

<sup>1</sup> I.P. : F.23, C.R.T.A, N° p 121 Hydroose to Haines, 8 January 1839, P80.

( الوثائق الهندية المتعلقة بعدن : عدد 121، من العيدروس إلى هينز، 8 جانفي 1839 ص 80).

<sup>2</sup> I.O.R, p / Sec / Bom / 106 N°, 589 Haines to Willough by 10 January 1839.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : سري بومباي، 106 رقم 589، من هينز إلى ويلبي، 10 جانفي 1839).

<sup>3</sup> ( رفعت : سباق بين مصر وبريطانيا على عدن 1838، مجلة معهد البحوث والدراسات العربية، العدد الأول، القاهرة، مارس 1969، ص 219.



وكانت معظم قذائف المدفعية العربية تتجاوز سفن العدو التي كانت ملاصقة للجزيرة والساحل مما جعل هذه القذائف تتجه إلى عرض البحر دون أن تصيبها. بينما استطاعت مدافع الإنجليز المتحركة أن تصوب نيرانها وهي أسفل القلعة وتسكت بطاريات المدفعية العربية المقاومة. وظل العرب المدافعون عن جزيرة صيرة مسيطرين عليها. وكانوا يطلقون نيرانهم على القوات البريطانية في السفن المهاجمة.

واستمر الترشق قويا وعنيفا بين الجانبين، مما اضطر السفينة ماهي (Mahy) إلى الاقتراب من جزيرة صيرة حتى أصبحت على بعد 50 ياردة، رغم تعرضها لقذائف المقاومة العدنية<sup>(1)</sup>. وقد أمكنها أن توجه نيرانها بغزارة، فتتداخل مع أقواس النيران الموجهة من السفن البريطانية الثلاث : فولاج (Volage) وكروزر (Cruizer) والكوت (Alcoote)، حتى اضطرت المدافعين العرب إلى التقهقر فتركوا مواقعهم أمام التركيز المتزايد لنيران العدو عليهم. وتفرق العرب الذين كانوا يدافعون عن الجزيرة، غير أنهم هجموا على الجنود البريطانيين عند هبوطهم بساحل جزيرة صيرة وساحل عدن<sup>(2)</sup>.

وفي الساعة الحادية عشر والدقيقة الخامسة والأربعين قبل الزوال هبط الجنود الإنجليز في الساحل فلم يلاقوا سوى مقاومة ضعيفة. وفي الساعة الثانية عشر والنصف رفع العلم البريطاني على قصر السلطان العبدلي.

وقد استشهد من العرب، أثناء دفاعهم عن الميناء ضد الغزو الأجنبي، 139 شهيدا وأصيب 25 آخرين بإصابات خطيرة<sup>(3)</sup>. وكان من بينهم أحد زعماء القبائل وأحد أقارب السلطان<sup>(\*)</sup> محسن<sup>(4)</sup>.

ولقد شهد هينز (Haines) بسالة المقاومة العربية في عدن وقال : "لو كانت خطة دفاعهم أحسن تنظيمًا مما كانت عليه لأصلونا نارا حامية خاصة أن المدافع التي كانت بحيازتهم كبيرة وتستطيع فيما لو كانت متحركة أن تلحق بالسفن البريطانية خسائر فادحة وهي تقترب من جزيرة صيرة"<sup>(5)</sup>.

<sup>1</sup> (أباضة : مرجع مذكور، ص 195.

<sup>2</sup> Jacob, : Op. Cit., p. 36.

<sup>3</sup> I.P : F23, C.R.T.A, N° 128, Haines to the secretary to the Bombay Government, January 25, 1839, P 82. (الوثائق الهندية المتعلقة بـ عدن : ملف 23، عدد 128، من هينز إلى سكرتير حكومة بومباي، 25 جانفي 1839، ص 82).

<sup>4</sup> (أحد أقارب السلطان محسن هو رجب العزيبي، زعيم قبيلة العزيبية وهي فخذ من قبيلة العبادلة القاطنة في لحج.

<sup>5</sup> Graham, : Op. Cit., p p 291 - 292.

<sup>5</sup> Jacob : Op. Cit., p. 37.

وبذلك، تمكّن البريطانيون من الاستيلاء على عدن بالقوة بعد أن فشلت محاولاتهم للسيطرة عليها باتباع الأساليب السياسية والضغط والمناورات الحربية مثلما سلف ذكره. وكانت أهدافهم من احتلال ميناء عدن مرتبطة بمصالحهم الحيوية. ويشهد التاريخ بأن مقاومة العرب المسلحة استمرت بعد ذلك. فالبريطانيون لم يستولوا على عدن، كما رأينا، إلا بعد أن سالت دماء المئات من العدنيين دفاعاً عنها.

#### أ- أسباب الهزيمة في معركة الاحتلال :

إن من أهم أسباب هزيمة العرب يوم الاحتلال (19 جانفي 1839) عدم التكافؤ بين قوتهم وقوة الغزاة. وقد كانت القوة البريطانية الغازية مدججة بآلة عسكرية متطورة إذ كانت تمتلك المدافع المتحركة والسفن والبنادق المتطورة وكانت ذات خطة حربية منظمة وكان لجنودها وقوادها كفاءة قتالية ودربة على فنون الحرب الحديثة تتسجم مع ما أعده قائد الحملة ومساعدوه من الضباط من خطط قبل بدء المعركة ثم إن الترتيبات المسبقة ومعرفة حجم القوة العربية ساعدت على هزيمة المدافعين العرب وإنجاح الهجوم البريطاني. وتجدر الإشارة إلى أن الضباط الإنجليز الذين يتحركون مع سفنهم وقواربهم في المكان المناسب كانوا يصوبون نيران أسلحتهم في اتجاه أي جيب من جيوب المقاومة العربية المحصنة تحصينا خفيفا في قلعة صيره أو في الجبال المحيطة بميناء عدن.

أما قوة العبدلة حكام ميناء عدن والقبائل العربية المحاذية لهم، فلم تكن منظمة بالشكل الكافي ولم تكن لديها خطة عسكرية مدروسة لمجابهة القوة البريطانية. ورغم اشتراك عدد كبير من رجال القبائل في الدفاع عن ميناء عدن، أن السلاح الذي استخدموه كان قديما ومحدود التأثير. ومن ذلك المدافع. فقد كانت قديمة وغير متحركة. ولم يكن التدريب عليها كافيا. ناهيك أن الإمكانيات المادية عند السلطان العبدلي كانت ضعيفة جدًا. فلم يكن بإمكانه توفير ما يكفي من البنادق للمقاتلين ولا إصلاح تحصينات الميناء حتى تغدو قادرة على مقاومة المدافع البريطانية. إضافة إلى غياب مركز قيادة يقود المقاتلين العرب في مواجهتهم للعدو، وعدم تنظيم الإمدادات وتوفيرها بشكل كاف. ورغم كل ذلك فإن شجاعة المقاتلين العرب وبأسهم في القتال عند مجابهة نيران العدو لعبا دورا مهما في هذه المقاومة. وقد ترتب عن فشل المقاومة جملة من النتائج سننولى، في ما يلي من البحث، التبسط فيها.



## ب- النتائج المترتبة عن فشل المقاومة يوم الاحتلال :

إن من أهم النتائج المترتبة عن فشل المقاومة يوم الاحتلال (19 جانفي 1839) اقرار كافة المدافعين أنّ ميناء عدن أخذ بالقوة من قبل القوات الانجليزية وأنّ الهزيمة عار عليهم، وألا مناص لمحو هذا العار من التصميم على إعادة الميناء بتنظيم المقاومة باستمرار وإعادة الأرض التي أخذت منهم عنوة. ولهذا، فإنّ أفراد القبائل العربية والعبادلة الذين فروا هاربين من عدن إلى لحج بعد دخول المحتل الإنجليزي إليها وسقوط العديد من الشهداء في ساحة المعركة، صمموا على ضرورة الدّفاع عن الأرض وإعادة الكرة لاستعادة الميناء وطرد الإنجليز. فرفعت قبيلة العبادلة شعار المقاومة وقد انحصر نفوذها بعد احتلال ميناء عدن في لحج وفقدت إيرادات كانت تحصل عليها من الاشراف على الحركة التجاريّة والملاحيّة.

إن خسائر القبائل العبدلية والقبائل التي اشتركت معها في الدّفاع عن الميناء من الشهداء خاصة أثارت حميّة القبائل الأخرى. فقررت الاشتراك مع العبادلة في كل معركة قادمة من أجل إعادة الميناء عن طريق تقديم عدد مناسب من المقاتلين القادرين على القتال في صفوف المقاومة. ولعلّ أهم نتيجة ترتب عليها الغزو الأجنبي البريطاني تتمثل، في اعتقادنا، في كره العرب للأجنبي وحقدهم عليه. وقد تعمّق هذا الكره بعد أن وعوا بأن الإنجليز لن يكتفوا بعدن بل إنهم، بعد استقرار الأوضاع فيها، سيقدمون على احتلال بقية الأراضي العربية في شرق عدن وغربها وسائر الإمارات الواحدة بعد الأخرى. ولذلك لاحظنا كيف اندلعت المقاومة العربية للإنجليز منذ اللحظة الأولى للاحتلال واستمرت بعده، بأشكال مختلفة، نعرض لها فيما يلي من البحث.

## 5 - المقاومة الوطنيّة بعد احتلال عدن :

اعتبر العرب، داخل شبه الجزيرة العربية وعلى الساحة العربية عامة، غزو الميناء ظلما كبيرا، خاصة بعد أن اتضحت فصول مأساة احتلاله. فقد شهدت المنطقة أبشع أنواع القتل والدمار. ولم يرضخ العرب اليمينيون للاحتلال البريطاني الذي افتك منهم (عين اليمن) ونافذة اتصاليهم بالعالم الخارجي. فقاوموا الاحتلال منذ بدايته وتوالى أشكال المقاومة بعد الاحتلال. ولعلّ أهمها :

### \* المقاومة العربية الأولى :

لم يكن أمام السلطان محسن العبدلي وقبيلته بعد الاحتلال العسكري لميناء عدن إلا مهادنة الإنجليز ومجاملتهم، لا سيما وأنّ القوات المحليّة والقبائل المتحالفة معها قد هزمت شرّ هزيمة في يوم 19 جانفي 1839 على يد القوات الغازية، مما سهّل للحاكم السياسي عقد معاهدة صداقة مع العبدلي بحماية الفقراء والضعفاء وتأمين الطرق. وقد تعهد العبدلي بتحمّل مسؤوليته في كل ما يصدر عن أفراد قبيلته في طرق عدن. كما التزم بأن يبذل أقصى جهوده لإقناع مؤيديه وأتباعه بالألا يقاوموا الإنجليز في الميناء <sup>(1)</sup>. لكنّ مهادنة السلطان محسن للإنجليز لم تستمر طويلا فقد تنكّر لهم واتّجه نحو جاره الشرقي أحمد بن عبد الله الفضلي سلطان أبين وتعاهدا على تخليص الميناء من قبضة الاحتلال <sup>(2)</sup>.

وعلم هينز (Haines) أن العرب قد اتفقوا على أن يكون هجومهم في اليوم الثالث من شهر نوفمبر 1839 مساء. فأعطى أوامره إلى الكولونيل كابون (Capon) بوضع رجاله ومدافعه على كل ممر في الجبال، ووضع طراد حربي مزوّد بمدفع وبعض الأسلحة الصّغيرة في مكان يسيطر فيه على الممر الضحل بين شبه جزيرة عدن والبر. ولما علم العرب بهذه الاستعدادات القتالية، قرروا تأجيل الهجوم من أجل مزيد الاستعداد. وأمر العبدلة بتشديد حراسة الطرق المؤدية إلى الميناء منذ اليوم الأول إلى الثالث من شهر نوفمبر لمنع دخول بعض المواطنين إلى الميناء خوفا من تسرّب أخبار الاستعدادات القتالية العربية. وفي الرابع من نوفمبر، سمح للمواطنين بدخول الميناء حتّى لا يثير منعهم من دخوله انتباه الإنجليز، فدخلت إليه قوافل الجمال، أمّا القوات الفضلية فقد وصلت في اليوم السابع من نوفمبر عند موقع "بئر العسلة". وكانت تصلهم الإمدادات الغذائية والعسكرية من العبدلة الذين كانت قواتهم في قرية الشيخ عثمان. وقد أمر السلطان محسن كافة المقاتلين من العبدلة وحلفائهم بالتقدم إلى المكان المحدد على أن يقوم هو نفسه بقيادة هذه القوات. واصطحب العرب معهم عددا من الإبل والثيران لاتخاذها، عند عملية الهجوم درعا واقيا للمقاتلين يوم المعركة <sup>(3)</sup>.

وعمل سكّان الميناء، بعد علمهم بالاستعدادات العربية لاستعادته، على تخزين المياه وبعض المواد الغذائية. وقاموا بإخفاء أموالهم وممتلكاتهم، وقد تملّكهم القلق والتوتر طوال

<sup>1</sup> ) Aitchison Op. Cit., PP 123 - 124.

<sup>2</sup> ) Hunter : Op. Cit., p 65.

<sup>3</sup> ) Ibid.



الليل. وبلغ الأمر ببعضهم إلى هجر بيوتهم واللجوء إلى جامع العيدروس للاحتباء به من القتال المرتقب.

وفي يوم العاشر من نوفمبر وصلت هينز (Haines) بعض المعلومات السرية مفادها أن القوات القبلية المشتركة من آل فضل والعبادلة قد حددت ساعة الصفر لاجتياح الميناء فيما بين منتصف الليل وصباح يوم الحادي عشر من نوفمبر. فسارع بإبلاغ القادة الانجليز بهذا الموعد الجديد حتى تتم الاستعدادات للتصدي لهم وتُعجل حكومة بومباي بإرسال بقية القوات التي طلبها <sup>(1)</sup>.

وفي الساعات المبكرة من صباح يوم الاثنين الحادي عشر من نوفمبر قام حوالي خمسة آلاف رجل من العرب بمهاجمة المواقع البريطانية الأمامية بعد أن تقدموا سرا ونجحوا في شق منفذ لهم في أعلى سور عدن واستداروا خلف أجنحة الجيش البريطاني، إلا أنهم اضطروا إلى التراجع عندما وجدوا أنفسهم محاصرين بالنيران البريطانية الموجهة إليهم من اتجاهين. وتحصنوا تحت أحد الكهوف. ولما شاهدت بقية القوات العربية تراجع هذه القوة إلى الخلف، أسرع بحركة تكتيكية للالتفاف حول الاستحكامات الانجليزية الميدانية في الجبهة اليمنى، ولكنها تعرضت لوابل من الرصاص ألحق بأفرادها خسائر جسيمة. إذ قام الطراد الحربي البريطاني، المزود بمدفع والذي كان يعمل بإمرة الليفتانت هاملتون (Hamelton) من جهة البرزخ، بقذف تجمعات العرب المهاجمين وساهم وarden (Wardan) قائد سفينة كلوبير أدبل (Klaubar Adbal) بإرسال طراد مسلح على متنه عدد من الجنود. كما قام باكر (Baker) قائد السفينة ماهي (Mahy) المرابطة في عدن بإرسال طاقم مدفعية لتشغيل البطاريات المثبتة فوق المرتفعات الجبلية. ونزل إلى الأرض المنبسطة مع بحارته لتقديم المساعدة. وقامت مجموعة من الجنود تحت قيادة توت (Toat) ضابط صف السفينة "الفرات" بتشغيل بطارية مدفع هاويزر مقاس 12 بوصة إلى ميمنة وarden (Wardan).

وقد تراجع العرب عن ساحة المعركة قبل الساعة السابعة صباحا، وقد سقط في صفوفهم عدد من الشهداء والجرحى بلغ حوالي خمسين شهيدا وثمانية من الجرحى قرب

<sup>1</sup>) I.O. B.S.C. : 1839 Haines to Bombay 2/5/39.

(وزارة الهند، رسائل بومباي السرية ومرفقاتها خطاب سنة 1839 من هينز إلى حكومة بومباي 39/5/2)

أجنحة الجيش الانجليزي. وقد قام الانجليز بإسعاف هؤلاء وقدموا لهم الطعام ووضعوهم تحت العناية البريطانية<sup>(1)</sup>.

ولم تشر السجلات البريطانية إلى أي خسارة للجيش البريطاني فلم يسقط أي جريح أو قتيل أو أسير.

وننبئ إذن أن الخطة الدفاعية البريطانية نجحت نجاحا كبيرا إذ امتصت الهجوم العربي وأفشلته منذ بدايته. وقد ذكر أحد السجلات البريطانية بالتفصيل أن أحد الأمراء العبادلة كان من بين القتلى وكذلك ثلاثة وثلاثون شيخا من شيوخ القبائل. أما الجرحى فقد ذكرت هذه السجلات منها أميرا واحدا هو شقيق السلطان أحمد عبد الله الفضلي سلطان أبين وثلاثة شيوخ وحصان تعود ملكيته إلى السلطان الفضلي. وقد توفي الأسرى الجرحى جميعا ودفنوا في مقبرة العيدروس بعدن كما توفي ستة وسبعون جريحا من إجمالي الجرحى البالغ عددهم ثمانية وثمانين.

لم يكن أمام الحاكم السياسي البريطاني في الميناء بعد هذه المعركة إلا أن يتخذ قرارا تأديبيا ضد السلطان العبدلي، فأمر بتجميد مرتبه الذي كان يصرف له من الخزانة البريطانية<sup>(2)</sup>، بعد أن تبين عداؤه الواضح لسلطات الميناء البريطانية ولم يستثني من العقاب السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي بعد أن اتضح عداؤه هو الآخر، للسلطة البريطانية في الميناء. فأمر هينز (Haines) قطع الأسطول البحري البريطاني الم رابط في ميناء عدن بفرض حصار بحري شامل على طول ساحل أبين، ومنع السفن والقوارب التجارية المحلية والأجنبية من دخول ميناء شقرة التابع للسلطان الفضلي عقابا له على اشتراكه في الهجوم المسلح مع سلطان لحج لزعة الأمن والاستقرار في الميناء وإزعاج السلطات الإنجليزية.

#### - أسباب فشل المقاومة العربية الأولى :

هزمت القبائل العربية في هذه المعركة ومن أسباب هزيمتها الاستعدادات البريطانية التي تمت في ميناء عدن قبل موعد الهجوم بوقت كاف بعد أن تمكنت من رصد تحركات

<sup>(1)</sup> I.O.R : R 20 / A / 04, pp 91-93.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : تقرير 20 / أ / 04 ، ص ص 91-93).

<sup>(2)</sup> Marston. : Op. Cit., p. 84.



القبائل العربية وهي على بعد مسافة كبيرة من الميناء، ثم إن القوات العربية لم تستفد من هزيمة يوم الاحتلال بل إن النزعة القبلية والوطنية كانت تدفع العرب إلى المقاومة لطردهم الانجليز من عدن متناسين أن القوات البريطانية كبيرة ومتحصنة في التلال المحيطة بالميناء وتتحكم في المنافذ البرية والبحرية المؤدية إلى عدن، وتسيطر على الميناء سيطرة تامة ولديها القدرة على مشاهدة أي شخص يتقدم نحو الميناء وتوجيه نيران بنادقها ومدافعها إليه.

لقد حاول الانجليز في بداية الهجوم ترك القوات العربية تتقدم نحو أسوار عدن، مما سهل على البريطانيين عند اقترابها منهم توجيه ضربات موجعة ومؤثرة إليها بعد أن حاصرتها نيرانهم من الجهتين المقابلتين لعدن وألحقت بهم خسائر كبيرة. ولم تؤثر ضربات القبائل العربية المهاجمة في تحصينات عدن المحكمة.

ولا شك أن الهجوم العربي في المعركة كان يفقر إلى التنظيم. ولو كان محكم لألحق بالإنجليز خسائر فادحة فغياب التنظيم المحكم من بين أهم أسباب فشل هذه المقاومة. أما الأسلحة العربية المستخدمة في هذه المعركة فقد كانت في معظمها أسلحة خفيفة تركية الصنع تعرف بالفتيل. وقد أصاب المقاومة العربية إلى جانب ذلك إرهاب عند تقدم أفرادها من لحج وأبين نحو عدن وقرية الشيخ عثمان حيث مركز تجمعهم. فضلا عن غياب مركز لقيادة المقاومة منه تصدر الأوامر وفيه يتم تنسيق العمليات القتالية.

#### - النتائج المترتبة على فشل المقاومة العربية الأولى :

لقد ترتب على هذا الهجوم خسارة العرب للعديد من المقاتلين كان معظمهم من أفراد قبائل العبدلي والقبائل المشتركة معها في القتال وقد بلغ عددهم حوالي خمسين شهيدا وثمانية جرحى. وقد لحق القبائل ضرر فادح بسبب هذه الخسائر في الأرواح وشعر أفرادها بالظلم. ولكنهم رغم ذلك لم يستكينوا للبريطانيين بل زادهم ذلك عزيمة وتصميما على تكرار المحاولات لعل القوات البريطانية تضيق بوضع الحصار وتقرر قيادتها الانسحاب من الميناء، ولكن ظنهم كان خاطئا. فقد كان الإنجليز يحسبون لكل شيء حسابا ويتوقعون مقاومة حول الميناء خاصة في السنوات الأولى من الاحتلال. فكانوا يبدون مرونة في معاملة الأسرى والجرحى وسكان عدن عموما.

ومن نتائج المقاومة محاولة الانجليز إعادة النظر في الدفاعات التحصينية في الميناء بتقويتها وتمتينها والإكثار في إقامة الأبراج والقلاع التي يتم منها مراقبة القوات المهاجمة وهي على مسافة بعيدة. كما منع الانجليز دخول أية سلعة قادمة من الأراضي العبدلية إلى عدن. وبحثوا عن مصادر أخرى لتوفير متطلبات الجنود والسكان.

يضاف إلى كل ذلك الموقف السلبي لسكان عدن فلم يحاولوا مناوشة الانجليز من الداخل والقيام ببعض الأعمال التي تضايقهم وتشتت قواهم. فتستفيد القوة العربية المهاجمة من ذلك عند بدء عملية الهجوم. وقد تنبه المقاتلون العرب إلى هذا الوضع وحاولوا الاتصال بالسكان في عدن للقيام ببعض الأعمال وتسريب المعلومات عن الاستعدادات الانجليزية.

لقد أدى التصميم الإنجليزي على الاحتفاظ بالميناء إلى اشتراك قبائل أخرى في المقاومة إلى جانب القبائل العبدلية مما ساهم في توحيد كلمة القبائل وطردهم الانجليز وتحقيق الوحدة الوطنية. ولا ريب أن السلطان محسن بن فضل وأولاده قد أحسوا بإحباط كبير نتيجة فشلهم في استعادة الميناء من قبضة الانجليز. كما أن السكان عادوا بعد هذا الفشل إلى ممارسة حياتهم الطبيعية، وتراجعت ثقتهم في العبدلية.

وعند ذلك انتعشت التجارة في المدينة وتوافد العديد من المهاجرين من ساحل البحر الأحمر ومن مختلف جهات اليمن. وقد عاد السكان إلى ممارسة حياتهم العادية بعد أن فرض الانجليز الأمن والاستقرار في عدن. ولكن تصميم كل من السلطان العبدلي والسلطان الفضلي على مقاومة الاحتلال كان وراء استمرار المقاومة وبذلك قاد العرب حركة مقاومة ثانية.

### \* المقاومة العربية الثانية :

وصلت الأنباء إلى القيادة الانجليزية في ميناء عدن بأن اتفاقاً قد تم بين قبيلتي الفضلي والعبدلي حول توجيه الدعوة إلى الحاكم السياسي هينز (Haines) والمترجم ملاجعفر للقاء خارج الميناء لعقد هدنة بينهم وبين هينز (Haines). في مؤامرة للغدر به والانقضاض عليه <sup>(1)</sup>. وكان من الطبيعي أن يحصل مثل ذلك التصرف من القبيلتين، لا

<sup>1</sup> I.O. : B. S. C., 1840 : Haines to Bombay, 2/1/40.

( وزارة الهند : رسائل بومباي السرية ومرفقاتها، خطاب سنة 1840، من هينز إلى حكومة بومباي 40 / 1/2 ).



سيما وأن العبادلة فقدوا أهم مصادر رزقهم وهو الميناء، إلى جانب فقدانهم عدد من المقاتلين يوم الاحتلال وفي الهجوم العربي الأول كما أسلفنا. وهذا ينطبق على سلاطين قبيلة الفضلي أيضا. وبعد بضعة أيام من تنازل السلطان محسن بن فضل عن إدارة شؤون سلطنة لحج لابنه الأمير أحمد بن محسن، أوجس السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي سلطان أبين في نفسه خيفة فتصور أن العبادلة في لحج يسعون إلى الانفصال عنه. وخاطب السلطان أحمد عبد الله الفضلي السلطان محسن العبدلي وذكره بالاتفاق بينهما وبدعمه بأربعة آلاف ريال وبعض الامدادات العسكرية والرجال المجهزين بالسلاح للدفاع عما تبقى من الأرض اليمنية. ولم يكن أمام السلطان محسن إلا توضيح الموقف لحليفه السلطان أحمد عبد الله الفضلي فبين أن تنازله عن العرش سببه عامل السن. وبعد أن انجلى الأمر للفضلي عادت القبيلتان إلى التحالف من جديد من أجل مقاومة الإنجليز. فأمر السلطان الفضلي العديد من رجاله بمناوشة القوات البريطانية. وفي يومي 13 و 17 جانفي 1840 تقدمت مجموعة منهم نحو سور عدن بهدف إطلاق الرصاص على الحراس في نقاط المراقبة البريطانية. وبعد أن وصلت هينز (Haines) الحاكم السياسي هذه الأنباء كتب لحكومته في غرة فيفري 1840 طالبا منها الموافقة على ضرب سلاطين لحج وأبين.

ويبدو أن حكومة بومباي ماطلت هينز (Haines) في الموافقة على ذلك. واستمر السلطانان العبدلي والفضلي في تجميع أكبر عدد من المقاتلين. ودعا السلطان أحمد بن محسن العبدلي القبائل العربية المحاذية لميناء عدن إلى إعلان الجهاد ضد الغزاة الإنجليز وإثارة حماس القبائل وجمع أعداد كبيرة من المقاتلين من أبنائهم<sup>(1)</sup>. أما السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي فكان يسعى، هو الآخر، إلى كسب مساعدة قبائل "العوالق" بإعلانه الجهاد في صفوفهم تارة، وببذل العطايا والأموال تارة أخرى. فقد طلب من شيخ قبائل العوالق سبعة آلاف مقاتل مقابل أن يدفع لهم أربعة آلاف ريال من خزانة السلطان أحمد بن محسن العبدلي سلطان لحج.

وبعد هذا الاتفاق أرسل السلطان أحمد بن عبد الله الفضلي أخاه على رأس مجموعة من المقاتلين لفرص الحصار على ميناء عدن حتى يحول دون معرفة الحاكم السياسي البريطاني بموعد الهجوم العربي المتوقع من جانب الأهالي. وفي 6 مارس 1840 توقفت جميع الاتصالات بين سكان الميناء والقرى المحاذية لعدن. وبلغت القوة المجهزة للهجوم

<sup>(1)</sup> Marston : Op. Cit., p 100.

على الانجليز من قبائل الفضلي 2000 مقاتل. وكانت في اليوم التاسع من شهر ماي 1840 على بعد ستة أميال من الخنادق الدفاعية البريطانية. وتمركزت قوات العبادلة وقبائل "ردفان" على بعد ثمانية أميال من المواقع العسكرية البريطانية. وكان عدد مقاتلي القبيلتين 4000 مقاتل. واقتضت خطة الهجوم، أن تقوم قبائل الفضلي بالكرّ والفرّ على معسكرات الحامية البريطانية<sup>(1)</sup>. كما اتخذت القوات العربية الاحتياطات لمنع دخول المواطنين والقوافل حتى لا تصل المعلومات إلى الإنجليز. وقررت قيادة المقاومة تنفيذ الهجوم يوم 1840/5/11 وقد سرب حسن الخطيب أخبار موعد الهجوم إلى البريطانيين. ولم يكن أمام الانجليز إلا الاستعداد. فأبلغ هينز (Haines) الكولونيل كابون (Cabooan) بخطة الهجوم فقام كابون (Cabooan) بكل الاستعدادات لامتناس قوة المقاومة العربية. وفي الساعة الثانية تقريباً من فجر يوم 1840/5/11. شاهد جنود قارب المدفعية التابع للسفينة تشارجرز (Tchargarez) المقاتلين من قبائل الفضلي وخلفهم ما بين 2000 إلى 3.000 مقاتل من قبائل العبادلة وردفان عند نهاية السور التركي يعبرون في مجموعات كبيرة نحو جزيرة "العبيد" ومنها إلى جبل "حديد".

واستمر زحف المقاتلين العرب وسط وابل من الرصاص كان يصدر من التحصينات الشمالية البريطانية ومن القارب العسكري الحامل للمدفعية. وبعد ساعة ونصف من بدء الهجوم، تمكن بعض المقاتلين من احتلال جبل حديد المطل على الميناء وأطلقوا منه نيران بنادقهم على أبراج المراقبة البريطانية والقوارب الراسية في البحر أسفل الجبل، بينما قام البعض الآخر بمهاجمة ثكنات الضباط القريبة من التحصينات الشمالية. وقد كثف البريطانيون من إطلاق نيرانهم بصورة متوالية مركزة. واستمر تبادل إطلاق النار بين الجانبين حتى الساعة الثالثة وخمس وأربعين دقيقة مساءً إذ تراجع المقاتلون العرب وانسحبوا من جبل حديد. ووقع وقف إطلاق النار وانتهت هذه المعركة. وقد بلغت الخسائر في صفوف المقاتلين العرب 18 شهيداً كان من بينهم أحد أمراء الفضلي وثمانية من شيوخ القبائل وتسعة من المقاتلين. أما الجرحى فبلغ عددهم 16 جريحاً. ولم تتجاوز الخسائر البريطانية 10 جرحى<sup>(2)</sup>.

<sup>1</sup>) I.O. : B.S.C. 1840 Haines to Bombay, 3/2/40.

(وزارة الهند :رسائل بومباي السرية ومرفقاتها، 1840 من هينز إلى بومباي، 40/2/3).

<sup>2</sup>) Play Fair : Op. Cit., p p 164 - 165.



- أسباب فشل المقاومة العربية الثانية :

إن من أهم أسباب فشل المقاومة العربية الثانية تغلغل الخيانة والجوسسة داخل الصف العربي. فقد سرب بعض الخونة الخطط العسكرية التي كان العرب ينوون تنفيذها في ميناء عدن، للإنجليز مما فوت على العرب فرصة المباغتة ومكن الإنجليز من الاستعداد المسبق لإفشال أي هجوم يقع في ميناء عدن وإحباطه عند بدايته ورصد التحركات وتوجيه النيران إلى المقاتلين. وتضاف إلى هذه الأسباب أسباب أخرى أهمها أن القبائل العربية، وخاصة منها قبيلة الفضلي قد بدأت تنثر الشكوك في نزاهة السلطان العبدلي، حامل لواء المقاومة، وحقيقة إيمانه بتحرير عدن من قبضة الإنجليز الجائمين على أرض الميناء. كما أن تسلل العرب نحو جزيرة العبيد كان من أسباب الهزيمة المذكورة لأن موقع الجزيرة مكشوف مما يدل على جهل العرب بالفنون القتالية وعدم استفادتهم من الهزائم السابقة.

إن التغلب على القوة البريطانية المحصنة في أسوار عدن وخنادقها والتمترسة وراء متاريس عسكرية جيدة ومحمية أمرا في غاية الصعوبة ذلك أن التحصينات مكنت الإنجليز من القدرة على الضرب والاختفاء عند بروز طلائع القوات العربية المهاجمة. ويضاف إلى ذلك أن القوات المهاجمة كانت، عند تقدمها نحو جبل حديد القريب جدا من سور الحربي في عدن، هدفا لبنادق القناصة الإنجليز الذين وجهوا لها ضربات متتالية. ومن جراء ذلك سقط العديد من الشهداء والجرحى<sup>(1)</sup>. أما خسائر الإنجليز فقد وقعت بعد تقدم العديد من المقاتلين العرب ومهاجمتهم ثكنات الجنود الإنجليز داخل أطراف الميناء من جهة الشمال حيث جبل "حقاق". وقد كان الفرق في التجهيز العسكري بين العرب والإنجليز سببا مهما من أسباب الهزيمة، على أن ذلك لم يفقد المقاتلين العرب الأمل. فتجددت المقاومة وظهرت مقاومة عربية ثالثة.

- النتائج المترتبة عن فشل المقاومة العربية الثانية :

شعر السلطان محسن بن فضل والأمير أحمد بإحباط كبير نتيجة لتواتر فشلهم في استعادة ميناء عدن من قبضة البريطانيين. بينما اتجه سكان عدن، بعد هذا الفشل، إلى

<sup>(1)</sup> Playfair : Ibid, p 165.

ممارسة أعمالهم العادية وحياتهم اليومية وقد فقدوا تقنهم في العبادلة. ولقد ازدهرت التجارة في عدن بعد أن شجع الانجليز السفن على القدوم إلى الميناء وتولوا حماية ركابها والتجار القادمين على متنها من الساحل الصومالي.

ومن نتائج هذه المقاومة أيضا أن هينز (Haines) أمر ببناء ثكنات لجنوده لإسكانهم فيها بدلا من الخيام التي كانت هدفا للمقاومين العرب. وقد سمح لسفن تجار حضرموت وشرق اليمن بالقدوم إلى عدن وهي مشحونة بالبضائع والمواد الغذائية والخضر والفواكه لتلبية حاجة الجنود من ناحية ولتزويد سوق عدن بكميات كافية من ناحية ثانية فضلا عن أن القبائل العربية لم تكن قادرة على مواجهة البريطانيين في عرض البحر واعتراض السفن القادمة نحو عدن لأنها تفتقر إلى القوة البحرية.

لقد نجم عن فشل المقاومة استنفار سلاطين العبادلة القبائل المحاذية لعدن من أجل الجهاد ضد المحتل. وقد أثر هذا الاستنفار في صفوف القبائل والسكان اليمنيين. ونتج عنه مشاركتهم في القتال كما حدث لقبائل "ردفان" و"العوالق"، ولكن استلام هؤلاء أموالا من العبدلي مقابل اشتراكهم في القتال يشكك، في رأينا، في نزاهة هذه القبائل وإيمانها بقضية تحرير عدن من براثن الاحتلال الانجليزي. ولا شك أن فقدان العديد من الشهداء فداء للوطن كان أهم حافز للقبائل العربية وللعبادلة على تكرار المحاولة من أجل تحرير الميناء والإقدام على المقاومة العربية الثالثة.

#### \* المقاومة العربية الثالثة :

في العشرين من جوان سنة 1840 أرسل السلطان العبدلي أعدادا قليلة من البدو للاستطلاع قرب عدن. ولما تقدموا، اكتشف البريطانيون أمرهم فضربوهم بالمدفعية وسقط قتيلا من منهم وجرح أربعة. وتوفي من الجرحى اثنان بعد ذلك. ولم يثن ذلك عزم العرب على مقاتلة البريطانيين. ففي 1840/6/26 تقدمت قبائل العبادلة وقبائل آل فضل نحو الميناء بعدد كبير من المقاتلين العرب بلغ عددهم حوالي 6000.

كانوا يقومون أثناء تقدمهم نحو الميناء بعمليات السلب والنهب في بئر أحمد<sup>(1)</sup>. وفي الفاتح من جويلية وصلت الجموع المتحالفة من قبائل العبادلة وآل فضل إلى مسافة

<sup>(1)</sup> I.O.R., R20 / A/24, pp 40-42.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : تقرير 20 / أ / 24 ، ص ص 40-42)



أربعة أميال من دفاعات القوات البريطانية خارج الميناء وعسكرت بين الأشجار الكثيفة. وشاهد البريطانيون فجر اليوم الخامس من جويلية 1840 أعدادا من المقاتلين العرب يعبرون مياه البحر الضحل بين جزيرة العبيد وجبل حديد. وعند اقترابهم، فتحت سفينة الحصار وطراد السفينة البريطانية والجهة اليسرى من الدفاعات نيران بطاريات المدفعية والبنادق عليهم. ولكن العرب اتجهوا نحو جبل حديد، بعد أن توقفت سفينة الاعتراض نتيجة إصابتها بعطب فني في أجهزة البطاريات، غير أنهم جوبهوا بنيران من أبراج بريطانية أقيمت في الجبل. وبذلك وقعوا وسط النيران المكثفة. ومع ذلك، تمكنوا من الوصول إلى المكان المحصن الواقع بين جبل حديد ورأس "علي" البحري. لكنهم أرغموا على التراجع بعد احتداد عمليات القصف التي استمرت ثلاثين دقيقة سقط أثناءها عدد من القتلى والجرحى تمكنوا من نقلهم إلى قواعدهم الخلفية<sup>(1)</sup>. وقد بقيت قبائل السلطان أحمد عبد الله الفضلي بعيدة عن مدافع القصف خلال هذا الهجوم وكان أفرادها يصيحون بأعلى أصواتهم على العبادلة بأن يتقدموا إلى الميناء، مما زاد في خسائرهم. ولما سمع الفضلي بخسارة العبادلة، انسحب إلى الخلف. وكلفه هذا الانسحاب خمسة عشر شهيدا. وعند طلوع الفجر كان المقاتلون العرب قد انسحبوا من ميدان المعركة تاركين العديد من أسلحتهم أما خسائر العبادلة فكانت كبيرة إذ سقط منه حوالي 350 مقاوما<sup>(2)</sup>.

#### - أسباب فشل المقاومة الثالثة :

يبدو أن من أهم أسباب فشل هذه المقاومة التسرع الذي وقع فيه المقاتلون العرب. فلم يكن تقدمهم ناجعا. وذلك أن الانجليز كانوا يراقبون كل تحركات من شأنها تهديد أمن الميناء. ومن ثم كان العرب هدفا سهلا لجنود الاحتلال رغم أن عدد أفراد القوات العربية كان كبيرا، ولكنهم كانوا يفتقرون إلى التسلح العسكري الجيد. ولم تكن المعركة في عدن آنذاك، معركة تقليدية يحكمها عدد المقاتلين بل كانت معركة حديثة تحكمت فيها نوعية الأسلحة ومدى نجاعتها.

ومن الأسباب الأخرى أن هينز (Haines) كان قد خبر تماما أساليب العرب الحربية، مما جعله يحكم وضع الخطط بمساعدة ضباطه في مواجهة مختلف هجمات

<sup>1</sup> )Water Fileld : Op. Cit., p 137.

<sup>2</sup> ) I.O.R, R 20 / A / 24, p 41, 42, 44.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : تقرير / 20 أ / 24 ، ص 41-42-44).

القوات العربية ورد المقاتلين على أقصر وقت مع قلة الخسائر في صفوف الجنود الإنجليز.

#### - النتائج المترتبة عن فشل المقاومة العربية الثالثة :

انعكس الفشل المتوالي لعمليات المقاومة العربية على أفراد القبائل اليمنية، لا سيما وأن هذه المقاومة كانت انتقامية وضعفت على إثرها المعنويات. وطلب السلطان محسن العفو من السلطات البريطانية لمقاومته الاحتلال، فضلا عن التزامه بانتهاج السلوك الودي المهادن تجاه المحتلين. ونتيجة لفشل المقاومة في تحقيق أهدافها المتمثلة في طرد البريطانيين من أراضي ميناء عدن، كان رضوخ السلطان العبدلي للمستعمرين رضوخا واضحا ظهر عند قيامه بزيارة لهينز، (Haines) في عدن والاعتذار له. وقد نتج عن ذلك، تنفيذه لطلب هينز (Haines) بإبقاء اثنين من أولاده رهينتين لدى السلطات البريطانية حتى يعيد الأموال التي صودرت ونهبت، خاصة منها أموال وكيل بريطانيا في لحج حسن خطيب الذي قتل بعد اتهامه بالخيانة والتجسس لمصلحة البريطانيين، ويسلم كافة الغنائم التي استولى عليها أثناء هجومه على ميناء عدن ثم يوقع، آخر الأمر، معاهدة صداقة مع الإنجليز موافقا على كل شروطهم مثل حماية التجارة والمحافظة على أمن الطرق الداخلية والسماح للجاليات البريطانية بشراء الأراضي في لحج<sup>(1)</sup>.

ولقد ضمن الإنجليز، بذلك، ولاء السلطان محسن لهم وهكذا سنحت الفرصة للبريطانيين الاتصال بالقبائل العربية وربط علاقات معها. ومن ثم تدعيم السيطرة البريطانية على الميناء وبعض المناطق القريبة، لتصبح عدن سوقا تجاريا تتزود منه كل القبائل اليمنية والعربية. وظلت الأوضاع هادئة في الميناء بضع سنوات إلى أن ظهرت مقاومة عربية من خارج الأراضي اليمنية تزعمها أحد الأشراف.

<sup>1</sup>) I.O.R : secret depart, secret letters from Bombay, N° 26, Haines to chief Secretary to the Gouvernement, april 30 1845.

(مكتبة وسجلات وزارة الهند : القسم السري، رسائل سرية من بومباي، رقم 26، من هينز إلى سكرتير حكومة الهند، 30 أبريل 1845.



### \* مقاومة الشريف اسماعيل :

في سنة 1846 تعرض البريطانيون في ميناء عدن إلى حركة مقاومة عربية قوية يقودها الشريف اسماعيل بن ابراهيم أحد رجال الصوفية، وهو تونسي الأصل. خرج من مكة المكرمة ومعه عدد من مواطني الحجاز <sup>(1)</sup>. وانضم إليهم أهالي ساحل تهامة واتجهوا عاقدين العزم على طرد المحتل من ميناء عدن العربي. وقد وصل الشريف وأتباعه إلى مشارف سلطنة لحج مع قوة يتراوح عددها بين ألفين وثلاثة آلاف مقاتل. وكان بحوزتهم بنادق تركية الصنع لا يزيد عددها عن خمسمائة بندقية، بينما يحمل البقية أسلحة بيضاء.

وفي الأيام الأولى من وصوله، حاول الاتصال بالسلطين العبادلة في لحج وسلطين الفضلي في أبين والعقارب في بئر أحمد غرب عدن والحواشب <sup>(2)</sup>. وطلب منهم نصرته ودعاهم إلى الجهاد وأغراهم بالنصر الإلهي الأكيد. وكان الشريف متمكنا من العلوم الدينية ولديه قدرة على الخطابة أثارت حماس الناس فانضموا إليه واعدوا إياهم بالنصر، مما حدا بأنصاره إلى الاعتقاد بأن "مدافع البريطانيين قد أطفأ الله شررها ودفعت عن المجاهدين أشرارها" <sup>(3)</sup>.

ولما علم هينز (Haines)، كتب إلى زعماء القبائل التي اتصل بها الشريف وطلب منهم الامتناع عن نصرته. وأمر قائده العسكريين بالاستعداد لمواجهة الشريف وأتباعه إذا ما تقدم نحو الميناء. وعند وصول الشريف إلى "الحوطة" مع أتباعه الذين يحملون الراية الخضراء، التقى بالسلطان محسن في قرية "الفوش". وبعد اللقاء انضمت إليه أعداد كبيرة من قبائل لحج وقبائل الفضلي <sup>(4)</sup>. وتقدم زعيم الحركة وأتباعه نحو الميناء ومعهم ألف مقاتل من العبادلة وخمسمائة من قبائل الفضلي وأربعمائة مقاتل من قبيلتي العقارب والحواشب <sup>(5)</sup>. ولما علم أهالي ميناء عدن بحركة الشريف، هرب الآلاف من متساكنيها عدن إلى خارجها تاركين بيوتهم وأموالهم. وفي 1846/8/16 تقدمت قوات الشريف

<sup>1</sup> محيرز : العقبة : دراسة تحليلية جغرافية لجانب من عدن، وزارة الثقافة عدن 1990، ص 203.

<sup>2</sup> الواسعي : مصدر مذكور، ص 231.

<sup>3</sup> العبدلي : مصدر مذكور، ص 150.

<sup>4</sup> I.O., B.D.S.C. : 1847 Haines to Bombay, 12/18/46.

(وزارة الهند : رسائل بومباي السرية ومرفقاتها . سنة 1847، سري، بومباي من هينز إلى بومباي، عدن عدد 46/18/12).

<sup>5</sup> I.O., B.S.C. 1846 Haines to Bombay 18/5/46.

(وزارة الهند : رسائل بومباي السرية ومرفقاتها. سنة 1846، من هينز إلى حكومة بومباي 46/5/18).

حتى صارت على بعد خمسة أميال من التحصينات البريطانية. أما قاعدة التموين والإمداد، فقد كانت قرية الشيخ عثمان العبدلية التي توجد بها آبار المياه الصالحة للشراب. وفي الساعة العاشرة من صباح 17 أوت تقدم في اتجاه الميناء 400 مقاتل.

وعند اقترابهم من بوابته، أطلقوا نيران بنادقهم عليها. فردّ عليهم الجنود الانجليز من مواقعهم المحصنة. وأطلقت المدافع البريطانية بعد ذلك قنابلها المحرقة على القوة المتقدمة نحو السور، مما أجبر المقاتلين على التقهقر والانسحاب بعد أن سقط منهم ستة من المقاتلين و 17 جريحاً وأسر الانجليز منهم ستة وتوفي ثلاثة. وفي يوم 1846/8/27 تقدم أكثر من ألفي مقاتل نحو ميناء عدن عبر الممر الرسمي من برزخ خور مكسر. وتقدم ثمانمائة مسلح على رأسهم قائد عسيري وتوقفوا على بعد 100 متر. وما إن اقترب المقاتلون من الخنادق البريطانية، حتى أطلقت عليهم نيران المدافع من الزوارق الحربية. فتراجعت القوات المهاجمة ومرت عند انسحابها على المستنقعات متجنبين الطريق المعتاد راجعة إلى قاعدة تجمعها<sup>(1)</sup>. وفي 28 / 8 / 1846 اجتمع الشريف مع مؤيديه عند قرية الشيخ عثمان حيث قرر المجتمعون تنفيذ الهجوم واتخاذ كافة الاستعدادات لبدايته.

وفي الفاتح من سبتمبر 1846 نفذت الخطة في الساعات الأولى من الصباح. فتقدم الجيش المهاجم في ثلاثة اتجاهات. يقود الميمنة الشريف اسماعيل ويقود الميسرة السلطان أحمد عبد الله الفضلي. كما زودت الفرق المهاجمة بسلام خشبية<sup>(2)</sup> لكي يتم بها تسلق الأسوار والقلاع العالية في عدن. وفي المساء نشب خلاف حاد بين الشريف اسماعيل وزعيم العقارب، إلا أن الفضلي وفق بينهما وأرسل زعيم العقارب إلى قلعة الحصينة ببئر أحمد. وظهرت بعض الانقسامات في صفوف المقاومة مما جعل السلطان أحمد بن محسن العبدلي ينسحب إلى بئر أحمد. ولقد أمر الشريف القوات المهاجمة بالزحف نحو عدن، ولكنها قوبلت بوابل من النيران البريطانية من كل الجهات فتراجعت وآلت المقاومة إلى الفشل.

<sup>(1)</sup> العبدلي : مصدر مذكور ص 149.

<sup>(2)</sup> لقمان : مصدر مذكور ص ص 215-216.



- أسباب فشل حركة الشريف اسماعيل التونسي :

كان من بين أسباب فشل حركة الشريف غياب التخطيط العسكري الجيد، إذ أن أسلوب الإعداد كان يشبه، إلى حد ما، أسلوب حركات المقاومة التي ذكرناها فيما تقدم. ومن هنا، كانت طريقة الإنجليز في مواجهتها لا تختلف عن طريقته في مواجهة سابقاتها. وتتضافر إلى ذلك أسباب أخرى من أهمها ثقة الشريف اسماعيل المفرطة في النصر والحال أن النصر في ساحة المعركة يتطلب السلاح والرجال المدربين على أساليب القتال. ثم إن القوة البريطانية كانت مدربة ومنظمة ومحصنة تحصينا عاليا وكانت تسيطر على كافة الطرق المؤدية إلى عدن عبر برزخ خورمكسر الضيق الذي حفزت بالقرب منه خنادق الجنود الإنجليز لمواجهة عناصر المقاومة. ولقد كان الإنجليز إلى جانب ذلك يعلمون مسبقا بحركة الشريف اسماعيل والقوة المرافقة له ومحاولاته الالتقاء بالسلطين في لحج وأبين وبنر أحمد وإثارة حماسهم وحماس القبائل بالخطب الدينية حتى لبوا النداء. ولكن يبدو أن السلطين المحليين الذين كانت تربطهم بالإنجليز جملة من الاتفاقيات، كانوا يرغبون في دعم حركة الشريف، إلا أنهم تخوفوا من بقائه في عدن بعد تحريرها، مما قد ينتج عنه فقدان العبادلة لأهم مصالحهم المتمثلة في المال الذي يصرف لهم من خزانة الإنجليز مقابل ولائهم وحمايتهم الطرق المؤدية إلى عدن وامتناعهم عن مناوشة المستعمر. كما أن حضور العبادلة في هذه الحركة كان ضعيفا فكان ذلك، سببا آخر من أسباب فشل الحركة. ولكن الانقسامات الداخلية والتنافس بين الشريف وسلطان العقارب يشكلان السبب الرئيسي لفشل حركة المقاومة التي قادها الشريف اسماعيل. وقد نتجت عن ذلك تصرفات انفعالية ما كان لها أن تظهر في ظل الاستعداد لخوض المعركة بل كان يفترض تمتين الوحدة وإثارة حماس المقاتلين وتوفير مزيد من المدد العسكري للمقاتلين. وكان انتشار مرضى الكوليرا في صفوف المقاتلين من العوامل الأساسية في فشل الحركة (1). كما أن هروب سكان عدن منها بعد سماعهم بحركة الشريف أزعج الإنجليز وأثار قلقهم بعض الشيء ولكنهم كانوا متأكدين من خلال توفر الرجال والعتاد الحربي من القضاء عليها لا سيما وأن العرب لم يعتمدوا أية خطط حربية جديدة. فما هي أهم النتائج المترتبة عن فشل حركة الشريف اسماعيل ؟

(1) المصدر نفسه : ص216.



ب- النتائج المترتبة عن فشل مقاومة الشريف :

أمر هينز (Haines) السفن الحربية البريطانية بمحاصرة ساحل أبين وميناء شقرة وهو ميناء السلطان أحمد عبد الله الفضلي، وموانئ العقاربة في عدن الصغرى، مما اضطر هؤلاء السلاطين إلى اللجوء إلى قاضي عدن زين العيدروس للتوسط بينهم وبين الانجليز في حل الخلاف معهم. وقد رضخوا، حينئذ، للشروط البريطانية المتمثلة في طرد زعيم المقاومة العربية من أبين التي التجأ إليها بعد الهزيمة، وفتح الحدود بين أبين وعدن والسماح للقوافل بالمرور عبر أبين إلى عدن وحماية أمن الطرق. أما السلطان العقباني فقد وافق هينز (Haines) على جميع الشروط التي فرضها وهي احترام الانجليز والرضوخ لهم والامتناع عن مساعدة أي زعيم آخر أو أية مقاومة وطنية مناوئة للانجليز.

لقد تعرض سلطان لحج محسن بن فضل، هو الآخر للعقاب البريطاني بإيقاف مرتبه الشهري الذي كان يدفع له من خزانة البريطانيين بعد الاتفاق الذي وقعه معهم بداية من نهاية جانفي 1839<sup>(1)</sup>، مما دفعه إلى التقرب إلى هينز (Haines) والرضوخ له واستجداء راتبه الشهري منه بعد أن اتهمه هينز (Haines) بالإسهام في قطع الطرق الرابطة بين سلطنته عدن. وبلغ رضوخ العبدلي إلى حد استجداء حكومة بومباي. فطلب استرجاع المخصصات الشهرية التي كان قد أوقفها هينز (Haines) بعد هجوم الشريف على عدن<sup>(2)</sup>، خاصة أن اتفاقاً قد تم بين الطرفين يتعهد السلطان فيه بحماية الطرق

<sup>(1)</sup> مع نهاية جانفي بدأت بريطانيا بعقد أول معاهدة للصدقة مع سلطان لحج محسن بن فضل في 2 فيفري 1839 . تعهد السلطان وأولاده فيها بحماية الفقراء وتأمين الطرق. وتعهد بمسؤوليته في كل عمل يرتكبه أتباعه في الطرق وبأن تكون مصلحة الطرفين واحدة. كما التزم مندوب بريطانيا أن يدفع راتباً سنوياً للسلطان محسن بن فضل مقداره 6.500 ريال اعتباراً من جانفي 1839. وبعد ذلك دخل السلطان محسن بن فضل في اتفاق سلام مع الانجليز في 11 فيفري 1843. تعهد بموجبه بإعادة أراضي حسن الخطيب وكيل البريطانيين في لحج وثروته. وقد سبق أن أشرنا أن السلطان صادر أمواله لاتهامه بالخيانة لصالح الانجليز. كما تعهد السلطان بتلبية جمع مطالب اليهود، لأن أتباع العبدلي صادروا ممتلكات اليهود في لحج بعد أن عرف العبدلية أن اليهود كانوا عيوناً للبريطانيين على العرب. وتعهد هينز (Haines) من جانبه بصرف راتب شهري للسلطان من خزانة الحكومة البريطانية. وفي 20 فيفري 1844 وقع السلطان محسن مع الانجليز اتفاقاً آخر تعهد فيه بالمحافظة على الاتفاق السابق وبمسؤوليته الشخصية عن كل ما قد يطرأ في الطرق الرابطة بين عدن ولحج وبأن يضع كل إمكانياته في خدمة العلم البريطاني. وفي مقابل ذلك نص الاتفاق على أن يعاد إليه راتبه الذي توقف منذ أول مقاومة للعرب في سبيل استعادة عدن انظر في ذلك : طه، مصدر مذكور، ص 388. وانظر ايضاً :

Aitchison :Op. Cit., pp 128-131.

<sup>(2)</sup> يذكر المؤرخ حمزة علي ابراهيم لقمان في سياق عرضه لمقاومة الشريف اسماعيل التونسي، أن السلطان محسن العبدلي قد خاطب هينز (Haines) وأعلمه بما دار في اللقاء السري الذي جمعه مع الشريف اسماعيل حول عدد قوات الشريف. وكان الرد البريطاني على رسالة السلطان أن الإنجليز قادرون على صد أي هجوم يقوم به الشريف أو غيره. إلا أن سير الأحداث يبين عكس ذلك. فإذا كان السلطان محسن أطلع الإنجليز على ما دار في اللقاء، فلماذا إذن تقطع



والحفاظ على أمن بريطانيا في عدن. وبعد أخذ وردّ وتبادل للخطابات، وافق الحاكم السياسي البريطاني على الصفح عن السلطان محسن، فوعد هينز (Haines) بالحضور إلى عدن في 30 نوفمبر 1846. ولكن هذه الزيارة لم يقيم بها السلطان نفسه بل أبنائه الذين التزموا مع السلطان بحماية الطرق المؤدية إلى الميناء. وقد التمس ولداه أحمد وعلي من هينز (Haines) بأن يعيد لوالدهم الراتب المخصص له. وبينما كان الأميران في عدن، لفظ السلطان محسن أنفاسه الأخيرة في 29 أكتوبر 1847. وبعد وفاته، خلفه ابنه الأمير أحمد.

لقد نتج عن فشل هذه المقاومة العربية، حينئذ توطيد أقدام الانجليز في عدن وتحسينها في كل الأوقات وإحباط عزائم القبائل العربية بعد أن تبينت أن الآلة الحربية البريطانية متطورة وأن خططها العسكرية متفوقة وأن ذلك قد أدى إلى خضوع السلاطين ومشايخ القبائل العربية للحاكم السياسي البريطاني. وهكذا ظل الإنجليز مسيطرين على عدن حتى سنة 1967 تاريخ الاستقلال. وخلال 139 عاما من الاحتلال تقريبا، قامت العديد من الانتفاضات المناوئة للإنجليز. لعل أهمها ثورة 14 أكتوبر 1963 في جبل ردقان. وقد دامت الثورة المسلحة أربعة أعوام تم بعدها الجلاء البريطاني والاستقلال. وبعد عرضنا لأهم مراحل المقاومة المبكرة، لا بد من الوقوف عند مواقف القوى المحلية والعربية والدولية من الاحتلال.

## II - موقف القوى السياسية المحلية والعربية والدولية من الاحتلال :

اختلفت مواقف القوى السياسية من الاحتلال البريطاني لميناء عدن حسب مصالحها، ولكن القوى المحلية منها، لم تكن قادرة على الوقوف في مواجهة البريطانيين نتيجة لظروفها ومشاكلها الخاصة التي نتبينها من أهم المواقف في هذا الاتجاه.

بريطانيا مخصصاته الشهيرة ؟ وعليه، فلسنا على رأي المؤلف، إذ استفدنا من الوثائق البريطانية أن شكوكا قد راودت الحاكم السياسي في الميناء حول حقيقة موقف السلطان. ولا نعتقد أن السلطان أخبر البريطانيين بما دار في لقائه مع الشريف اسماعيل. والدليل على ذلك خطابه المقتضب في 22 فيفري 1846 الذي جاء فيه : "أوضح لكم بأنني عربي والشريف العربي أذهلني بأفكاره وخطبه". انظر :  
- لقمان : مصدر مذكور، ص 216. وانظر أيضا :  
- القاسمي : الاحتلال البريطاني لعدن، 1839، 1991، ص 490.

## 1- موقف القوى المحلية

### - موقف الإمام الزيدي :

بعد أن احتلت القوات البريطانية ميناء عدن، سارع المندوب السياسي البريطاني بإرسال خطاب إلى إمام صنعاء جاء فيه أن : "ميناء عدن أصبح تحت سيطرتنا. وأمرنا مناديا ينادي بذلك. وأن الطريق الرسمي من صنعاء إلى عدن ومزارع أشجار البن في يدكم. فإذا أمرتم التجار بأن يصدروا بضائعهم نحو ميناء عدن البريطاني بدلا من تصديرها إلى موانئ اليمن الأخرى، فإن في ذلك فائدة كبيرة لكم ولبريطانيا" (1).

في هذه المذكرة الموجهة إلى الإمام الزيدي بصنعاء، حاول البريطانيون تحويل التجارة إلى ميناء عدن بدلا من مينائي "المخا" و "الحديدة" اللذين يسيطر عليهما المصريون. كما أعلموا الإمام بأن ميناء عدن أصبح تحت السيطرة البريطانية. ولم يتخذ الإمام الزيدي في صنعاء موقفا مناوئا للبريطانيين من احتلال ميناء عدن رغم أنه جزء من الأراضي اليمنية (2)، لأنه كان يعاني ضعفا سياسيا واقتصاديا وعسكريا، إضافة إلى أنه ركز اهتماماته على استعادة منطقة تهامة من الشريف حسين حاكم "أبي عرش" في المخلاف السليماني شمال اليمن.

كما أجرت القوات المصرية المرابطة، آنذاك ، في تهامة عدة اتصالات مع الإمام من خلال وصول عدد من الوفود المصرية من القاهرة لتحريضه على اتخاذ موقف عدائي من البريطانيين وطردهم من ميناء عدن (3)، ولكن الإمام تجاهل التحريض المصري. فهو لا يرغب في بقاء النفوذ المصري في اليمن، إلى جانب أن علاقات الإمام بالقبائل المحاذية لميناء عدن لم تكن في أحسن حالاتها. فكان يعتبر أن الوجود البريطاني في ميناء عدن سوف يكسر شوكة القبائل الجنوبية المتمردة على سلطته في صنعاء.

وكان الانجليز الموجودون في عدن وفي مقدمتهم الحاكم السياسي البريطاني هينز (Haines) يتخوفون من كثرة المحاولات المصرية الساعية إلى التفاوض مع الإمام، والتي قد تؤدي إلى إقناعه ببسط السيطرة المصرية على مزارع إنتاج البن اليمني ومن ثم احتكار تصديره وكان الإمام الزيدي في أثناء ذلك، يحاول التقرب من الحاكم السياسي

<sup>1</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : محافظ الحجاز، 1255 هـ/ الموافق 1840، محفوظة رقم 266، وثيقة رقم 27 حمراء، من إبراهيم يكن سر عسكر إلى حسين باشا كبير معاوني الجناح، في 25 ربيع الأول سنة 1255 هـ/ 1840.  
<sup>2</sup> العقيلي : مصدر مذكور، ص 599.

<sup>3</sup> Marston : Op. Cit., p 110.



البريطاني في الميناء والتماس التوسط لدى حكومته لمنحه بعض المساعدات المالية مقابل إطلاق اليد للبريطانيين في ميناء "زيلع" الكائن على الساحل الصومالي والخاضع لحكم الأئمة الزيديين في صنعاء (1).

ورغم التنازلات الزيدية للبريطانيين، فإن الحكومة البريطانية لم تقدم أي مساعدة للإمام الذي حاول إرسال وفد رسمي إلى عدن لإقناع السلطات البريطانية بمساعدته ماليا وعسكريا. لكن رد المسؤولين البريطانيين في ميناء عدن كان بالرفض. ولذلك، أعلن الإمام ولاءه للحاكم المصري في اليمن "ابراهيم يكن باشا" ليحفظ نفسه ومواطنيه من البريطانيين بعد احتلالهم ميناء عدن وليحصل على مبتغاه منهم. وقد أجبر الإمام على التقرب من رؤساء القبائل اليمنية القريبة من الميناء وأن البريطانيين استخدموا معهم طريقة الإغراء بالمال والمرونة في التعامل ليضمنوا ولاءهم للإنجليز.

كما قام هينز (Haines) بتحريض زعماء هذه القبائل على عدم دفع الزكاة المفروضة عليهم للإدارة المصرية في اليمن. وقد نجح في هذا التحريض إلى أبعد مدى، حتى إن شيخ قبائل الحجرية "قاسم الشرجبي" وضع نفسه وقبيلته تحت حماية العلم البريطاني استجابة للإغراءات البريطانية (2).

وهكذا لم يتخذ الإمام الزيدي في صنعاء موقفا مناوئا لقوى الاحتلال ولو على سبيل التحريض أو إثارة بعض القبائل اليمنية للتمرد ضد البريطانيين ومناوشتهم، غير أن الشعب اليمني قاومهم بكل فئاته منذ الأيام الأولى للاحتلال.

## 2- موقف القوى العربية

### - الموقف المصري :

لا شك أن الاحتلال البريطاني لميناء عدن هو تهديد للوجود المصري في الساحل اليمني والجزيرة العربية بشكل عام وسواحل البحر الأحمر بشقيها الآسيوي والإفريقي.

(1) Ingrams : Arabia and the Isles, London, 1966 edition, p.54.

(إنجرامز : الجزيرة العربية والجزر، لندن 1966 ، ص 54).

(2) وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من محمد علي باشا إلى ابراهيم يكن، محفظة رقم 267، وثيقة رقم 222، في 25 ربيع الأول 1255 هـ / 1840.

وقد أصبح هذا الوجود المصري ممتدا على أكثر هذه المناطق إلى حد أن البحر الأحمر تحول إلى شبه بحيرة مصرية.

ولقد كان حاكم مصر الباشا محمد علي يعلم أن من أهم الدوافع البريطانية للسيطرة على ميناء عدن اتخاذه كقاعدة لوقف توسعه في شبه الجزيرة العربية وسواحل الخليج ومنعه من السيطرة على طريق المواصلات الدولية الهام عبر البحر الأحمر ومنعه من إقامة امبراطورية عربية قوية وشاسعة تضم كافة المناطق الخاضعة لحكمه في الجزيرة العربية ومصر والسودان.

وكان الإنجليز باحتلالهم ميناء عدن قد أثروا تأثيرا خطيرا على الاقتصاد المصري إذ سعى هينز (Haines)، الحاكم السياسي في عدن، منذ الأيام الأولى للاحتلال إلى تحويل التجارة اليمنية من الموانئ التي يسيطر عليها المصريون إلى ميناء عدن. فانزعج المصريون كثيرا من التدني المتزايد لإيرادات الموانئ التابعة لهم. وقد نجح الإنجليز بالفعل في تحويل تجارة البن إلى ميناء عدن، لأن أكثر تجار مينائي المخا والحديدة كانوا من الجنسيات الأجنبية<sup>(1)</sup> من الهنود والأفارقة خاصة. وكان هدفهم الحصول على الكسب الوفير وتحقيق أعلى درجات الربح ولا يهمهم ما يحصل لليمن بعد ذلك.

ومن المعلوم أن الحكومة البريطانية في لندن وبومباي لا تعترف بأي حق للباشا محمد علي في ميناء عدن، لأنه كان تابعا للسلطان العبدلي في لحج ومستقلا استقلا تاما عن الإمام الزيدي في صنعاء. ولذلك، فإن هينز (Haines) الحاكم السياسي البريطاني في ميناء عدن أخبر الحاكم المصري في اليمن ابراهيم يكن باشا بعد احتلال الميناء، في خطاب له، قائلا: "لي الشرف أن أعلمكم أن ميناء عدن أصبح ملكا للحكومة البريطانية منذ 19 جانفي 1839. وقد حالت مشاغل كثيرة دون إعلامكم بهذا آملا أن تكونوا متمنعين بوافر الصحة"<sup>(2)</sup>.

ولا شك أن هذا الخطاب المرسل من هينز (Haines) إلى القائد المصري في اليمن ينطوي على تحذير للقوات المصرية من مغبة التفكير في التقدم نحو الميناء أو المطالبة بالمشاركة في إدارته أو الاستفادة منه. ولم يكن أمام الحاكم المصري باليمن إلا إعلام

<sup>(1)</sup> وثيقة بدار الثائق القومية بالقاهرة: محافظ الحجاز، 1255 هـ / 1840، محفظة رقم 266، وثيقة رقم 27 حمراء من ابراهيم يكن باشا سرّ عسكر اليمن إلى حسين باشا كبير معاوني الجناح العالي، 25 ربيع أول 1255 هـ / 1840.

<sup>(2)</sup> F.O., 78 / 373, Haines to Ibrahim pasha Commanding the Egyptian force in Yemen, Aden, 25 Feb. 1839. (وزارة الخارجية: رسالة رقم 373/78، من هينز إلى ابراهيم باشا قائد القوات المصرية في اليمن 25 فيفري 1839).



القاهرة بهذه المراسلات. فكتب ابراهيم يكن باشا إلى الحكومة المصرية في القاهرة قائلاً: "إن أراضي ميناء عدن متداخلة وأراضي برور "الحجرية" التي ضمت حديثاً إلى أراضي الدولة المصرية. وإن المعدات الحربية التي لم يكن مسموحاً بدخولها إلى أراضي اليمن أخذت تدخل من ميناء عدن مما سيلحق الضرر بجمرك المخا من حيث الإيرادات المقبوضة من الضرائب" (١).

ولم يكن أمام الباشا المصري، إنك، إلا أن يتخذ قراراً يحرم بموجبه السفن القادمة من بومباي من المرور بميناء جدة. وبهذا القرار، أثار الباشا مخاوف الإنجليز، لأنه كان يستهدف السفن الهندية البريطانية والسفن الأوروبية. وهذا الإجراء في حد ذاته، يعتبر، في نظر الإنجليز، تهديداً للتجارة الدولية البريطانية التي بدأت تنمو وتزدهر في حوض البحر الأحمر بعد احتلال ميناء عدن.

ولم يكتف الباشا محمد علي بهذا الإجراء الموجه ضد البريطانيين الذين احتلوا ميناء عدن بل إن تخوفه من العواقب التي ستترتب على التغلغل الإنجليزي في جنوب اليمن، وما سوف يتبع ذلك من مد نفوذ الإنجليز إلى بقية سواحل البحر الأحمر والسيطرة على موانئه وتجارته خدمة لمصالحهم التجارية الحيوية، جعله يرسل خطاباً إلى نائبه في اليمن ابراهيم يكن مستفسراً عن مدى صلة البريطانيين برؤساء العشائر والقبائل اليمنية الجنوبية المحاذية لميناء عدن مؤكداً على ضرورة منع الحرفيين والصناع من ترك المخا والحديدة والسفر إلى عدن حتى لا يستفيد البريطانيون منهم في إنعاش الحركة التجارية في ميناء عدن (٢).

وهكذا، كلف "محمد علي" حاكم الساحل اليمني المصري ابراهيم يكن بأن يبقى دائماً في حالة استعداد وانتباه، وأن يتابع التحركات البريطانية في المناطق المجاورة لميناء عدن عن كثب، ليبلغ مركز الدولة المصرية بأية محاولة بريطانية للتقرب من القبائل اليمنية في الجنوب أو الشمال. ولم يكن أمام النائب المصري في اليمن إلا أن يعلم محمد علي بالتحركات البريطانية في خطاب جاء فيه أن "هينز (Haines) الحاكم السياسي البريطاني في عدن، يقيم بجوار المناطق التي انضمت أخيراً إلى الحكومة المصرية. وأنه أخذ يدعم رؤساء بعض القبائل والقرى ويتوعد إليهم وغدق على الذين يوالونه الأموال

<sup>١</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : محافظ الحجاز، 1255 هـ / 1840، محفظة رقم 266، وثيقة رقم 27، من ابراهيم يكن إلى محمد علي.

<sup>٢</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من محمد علي إلى ابراهيم يكن، محفظة رقم 267، في 22 ذي الحجة 1253 هـ / 1839.

والهدايا، وأن سلوكه في ميناء عدن يؤدي إلى عرقلة المصالح المصرية في بلاد اليمن" (1). وباستلام الباشا التقرير المرسل من نائبه في اليمن، لم يبق أمامه إلا أن يحاول اتخاذ موقف أشد صرامة. فأمر قاداته العسكريين بدراسة هذه التحركات المريبة للقوات البريطانية. وأمر قاداته بضرورة تعزيز القوات المصرية لدرء الخطر البريطاني الذي ستكون آثاره وخيمة على المصالح المصرية في ساحل البحر الأحمر واليمن.

ولا يغيب عن الأذهان، أن الغزو البريطاني لميناء عدن كان له تأثير خطير على المصالح الاقتصادية المصرية في اليمن. فمنذ الأيام الأولى للاحتلال البريطاني عمد هينز (Haines) إلى تحويل التجارة اليمنية من المخا إلى عدن. وهو إجراء اقتصادي مضر بالدولة المصرية مما دفع محمد علي، في نهاية الأمر إلى اتخاذ موقف متصلب تجاه الإنجليز ومناوئتهم، وإن لم يكن بإمكانه أن يجاهر بذلك (2).

ولم يكن من السهل أن تتحمل القاهرة كافة ما تتطلبه القوات المصرية من نفقات دون الحصول على إيرادات إضافية من الضرائب الجمركية الموظفة على البضائع الوافدة إلى موانئ اليمن والتي تغطي بعض نفقات القوات المصرية المرابطة فيها. كما أن التجارة المستوردة والمصدرة من الموانئ اليمنية الخاضعة لسلطة المصريين قد انخفضت بشكل ملحوظ.

وقد لجأ الباشا محمد علي إلى اتباع وسائل حربية وأخرى سياسية، لمواجهة النشاط الاقتصادي والسياسي البريطاني. فأمر بتوجيه بعض جنوده إلى السواحل الشرقية، خاصة منها ساحل حضرموت، وقد كان يسيطر على سواحل الخليج العربي في الشرق وعلى سواحل البحر الأحمر في الغرب. أما القوات البريطانية، فقد كانت في ذلك الحين موجودة في الوسط بين مناطق النفوذ المصري في ساحل تهامة وساحل حضرموت الجنوبي الشرقي. وقد دفع التحرك العسكري المصري، الحكومة البريطانية إلى المسارعة بالكتابة إلى قنصلها المقيم في القاهرة كامبل (Cambell) ليلتقي الباشا محمد علي ويخبره بأن مثل هذه التحركات العسكرية المصرية المسلحة لا تنتظر إليها لندن وبومباي بعين الرضا (3).

(1) المصدر نفسه.

(2) وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة: محافظ الحجاز لسنة 1255 هـ / 1840، محفظة رقم 266، وثيقة رقم 67 حمراء من إبراهيم يكن باشا إلى حسين شاكر كبير معاوني الجناب العالي، 25 ربيع الأول 1255 هـ / 1840.

(3) Marston: Op. Cit., p 99.



ومن المعلوم أن محمد علي باشا يعتبر قائدا عسكريا وسياسيا محنكا، على دراية بكل الأوضاع ويعرف حقيقة قوة بريطانيا وقدرتها العسكرية، البحرية خاصة لذلك، كان من الأجدر به أن لا يتخذ موقفا عدائيا صريحا منها، لا سيما وأنه كان على خلاف مع الدولة العثمانية (الباب العالي). وأكد الباشا للدبلوماسي البريطاني كامبل (Cambell) أنه لا يفكر مطلقا في التوسع خارج حدود البحر الأحمر، وأنه لن يفعل ما يقلق الوجود العسكري البريطاني في ميناء عدن، وأن قواته في تهامة التي اتجهت شرقا لا تشكل خطرا مصريا على الوجود البريطاني ولا على طريق المواصلات الدولي المار عبر مناطق النفوذ المصري أي أنه ليست لديه ردود فعل أو نوايا معادية لبريطانيا بعد احتلال ميناء عدن. ويبدو أن محمد علي باشا أراد من خلال هذه التطمينات للقنصل البريطاني، أن يصرف أنظار الإنجليز عن خططه السرية في جنوب الجزيرة العربية، خاصة في الساحل الجنوبي المعروف بساحل حضرموت. ولكن الإنجليز استغلوا فرصة تعقد المشاكل بين حاكم مصر محمد علي باشا والسلطان العثماني عندما اندلعت الحرب بينهما، وقاموا بتأليب الدول الأوروبية الكبرى على الباشا المصري بحجة المحافظة على التوازن الدولي. ولقد نجحت بريطانيا في توحيد وجهات نظر الدول الأوروبية لوضع حد للنزاع المتفجر بين محمد علي حاكم مصر والدولة العثمانية، حتى لا يتمادى في مسلكه بتهديد البريطانيين في ميناء عدن ولا يهدد توسعه أمن الدول الأوروبية إذا سقطت الخلافة العثمانية.

ونتيجة لهذا الوضع المستجد في السواحل اليمنية، أمرت اللجنة السرية التي تشرف على شؤون حكومة الهند البريطانية في لندن بإيعاز من بالمرستون (Palmarston) بالسماح للحاكم السياسي البريطاني في ميناء عدن بالتقرب من القبائل والبدء في عقد معاهدات صداقة مع رؤسائها، وخاصة منها المحاذية لميناء عدن، واستمالتها إلى جانب بريطانيا حتى لا تسارع القوة المصرية الموجودة في اليمن باستقطابها فتشكل خطرا على الوجود البريطاني في الميناء.

وجاء في خطاب بالمرستون (Palmarston) إلى اللجنة : "لا أدري حقيقة الأسباب التي تمنع حكومة الهند البريطانية من أن تأمر مندوبيها السياسي في ميناء عدن بعقد معاهدات للصداقة والتجارة مع زعماء القبائل اليمنية الذين يعتبر استقلالهم مهددا من قبل قوات الباشا المصري (...). فيجب دعم قوة هذه القبائل. وإذا كانت حكومة الهند

البريطانية مصرّة على تحقيق تلك الغاية فإن ذلك يؤدي، فعلا، إلى منع الباشا من القيام بأي هجوم على هذه المنطقة" <sup>(1)</sup>.

وكانت التطلعات المصرية إلى التوسع في المنطقة المحيطة بعدن هي الدافع الوحيد الذي اضطر الحكومة البريطانية في لندن إلى إصدار أوامرها إلى حكومة الهند البريطانية وحاكمها السياسي في ميناء عدن بالاتّجاه نحو عقد مثل هذه المعاهدات مع شيوخ القبائل القريبة من الميناء على نحو ما أوردته السجلات البريطانية بخصوص هذا الموضوع. وخير دليل على ذلك مراسلات زعيم قبائل "الحجرية" في شهر أوت 1839 إلى هينز (Haines) الحاكم السياسي في الميناء. وقد طلب فيها الدخول تحت حمايته إذا ما ساعده على إبعاد الخطر المصري على موطن قبيلته.

وأمام الموقف المصري المعادي للوجود البريطاني في ميناء عدن، عملت الحكومة البريطانية على القضاء على النفوذ المصري في كل المناطق اليمنية القريبة من الميناء تمهيدا للقضاء عليه نهائيا وإبعاده عن طريق الملاحة المؤدي إلى الهند حماية لمصالحها الحيوية في هذا الممر البحري الهام. فقررت، حكومة لندن في أكتوبر 1839 إبلاغ الباشا المصري عبر قنصلها المعتمد في القاهرة بضرورة إجلاء القوات المصرية من اليمن. ورغم قساوة هذا القرار على الباشا، فإن رده كان دبلوماسيا إذ ذكر بأنه سيتم النظر في الأمر بمجرد أن يقلل ملف المسألة الشرقية التي تتفاوض بشأنها الدول الأوروبية، إلا أن ردّ الدبلوماسي البريطاني في القاهرة على الباشا كان بإنكار وجود أية صلة بين المسألة الشرقية وسحب القوات المصرية من اليمن. وأن بحث ملف المسألة الشرقية يعد من خصوصية الدول الأوروبية الكبرى، أما قضية سحب القوات المصرية من اليمن فهي مرتبطة ارتباطا مباشرا بالمصالح البريطانية دون غيرها. فمسالك التجارة في البحر الأحمر وخليج عدن والخليج العربي والمحيط الهندي هي المجال الحيوي البريطاني ولن تساوم لندن على مصالحها الاستراتيجية أبدا <sup>(2)</sup>.

وفي نهاية اللقاء الذي جمع القنصل البريطاني بالباشا محمد علي، فهم القنصل رفض الباشا الأوامر البريطانية فكتب لوزير الخارجية البريطاني قائلا : "إنني أستنتج من لقائي بالباشا أنه لن يتخذ أي إجراء لإجلاء قواته من اليمن وأنه وعد بأنه سيأمر

<sup>1</sup>) F.O. : 78 / 385, Palmerston to Sir John Hobhouse 5/10/39.

(وزارة الخارجية : عدد 78 / 385، من بالمرستون إلى السيد هوبهاوس، 5/10/39).

<sup>2</sup>) F.O. : 78/375 Cambell to plamerston, 2 Nov, 1839.

(سجلات وزارة الخارجية : عدد 78 / 375، من كامبل إلى بالمرستون 2 نوفمبر 1839).



بوغوص بك رئيس الدبلوماسية بالرد كتابيا على هذا المطلب في الوقت المناسب<sup>(1)</sup>. وكان وزير الدبلوماسية المصري "بوغوص بك" قد بعث، فعلا، بخطاب إلى القنصل البريطاني في مصر قائلا : "إن الباشا مشغول بأمور أكثر أهمية في هذا الوقت. وإنه سينظر في موضوع سحب قواته من اليمن في الوقت المناسب<sup>(2)</sup>". والجدير بالإشارة أن هذا الرد المصري قد كتب في موفى شهر أكتوبر 1839. وباستلام الحكومة البريطانية مذكرة قنصلها في القاهرة، سارعت الدبلوماسية البريطانية باستدعاء كامبل (Cambell) وعين خلفا له الكولونيل هودجز (Hodges) وزودته بالتعليمات الجديدة التي منها البعد عن أسلوب المجاملة واستخدام لغة الصرامة والحزم والقوة مع حاكم مصر. وضرورة حمله على إجلاء قواته من الأراضي اليمنية<sup>(3)</sup>.

وحال استلام القنصل البريطاني الجديد عمله في القاهرة، كان أول ما قاله في التقرير الذي بعثه إلى الخارجية البريطانية في لندن : "أعلمني هينز (Haines) بأن فرقة الفرسان المصرية قد تحركت باتجاه ميناء عدن، وأن العرب الساكنين بالقرب من الميناء يتجمعون ضد الحكم البريطاني في الميناء بتحريض من القوات المصرية. وأن الباشا قد أرسل مبعوثا عنه يعرف بالسيد "حسين" إلى إمام صنعاء يعرض عليه اقتراحين خطيرين يتضمن الأول استعداد الباشا لمساعدة الإمام بالعتاد والرجال إذا ما التزم بمناوشة الانجليز ومهاجمتهم وطردهم من الميناء. ويتعهد بأنه حال الانتهاء من الحرب سوف يسلم كل الأراضي المفتوحة إلى الإمام حتى تصبح أراضي اليمن وجنوب الجزيرة العربية في يد حاكم عربي. ويتضمن الثاني موافقة الإمام بوضع نفسه تحت السيادة المصرية التي ستمنحه مقابل ذلك راتبا ضخما طوال حياته"<sup>(4)</sup>.

٤٩٦١٣٦

وأشارت السجلات البريطانية إلى أن الباشا أعلم القنصل البريطاني المعتمد في بلاطه هودجز (Hodges) بأنه كان يقصد من وراء ذلك تخليص بلاد اليمن من حكم

<sup>1</sup> Ibid.

<sup>2</sup> F. O. : 78/375/Bogus Bey to Cambell october 1839.

(سجلات وزارة الخارجية : عدد 375/78 من بوغوص بك إلى كامبل أكتوبر 1839).

<sup>3</sup> Temperly : Foundation of British Foreign policy, p 109.

(تمبري : أسس السياسة الخارجية البريطانية).

<sup>4</sup> I.O., B. 209 Confidential, 2147, Abstract of correspondence and Memorandum respecting the Yemen, Aden Jan. 1837 PP-13.

(وزارة الهند (الوزارة المختصة بالشؤون الهندية في الامبراطورية البريطانية) : بومباي، رقم 209، سري، 2147، ملخص مراسلات ومذكرة عن اليمن، عدن، 1837، ص ص 1-13).

الأئمة الضعفاء<sup>(1)</sup> . وبتقدم قوات محمد علي واقتربها من العاصمة العثمانية، تطورت خلافاته مع الدول الأوروبية وهي إنجلترا وفرنسا والنمسا، بعد هزيمة الجيش العثماني في موقعة "تريب" في 24 جويلية 1839.

ولم يكن أمام الباشا المصري إلا أن يسحب قواته من الحجاز ونجد واليمن بعد أن تواترت عليه التهديدات البريطانية التي تطالب بانسحابه من اليمن وبقية أراضي الجزيرة العربية. وفي 13 مارس 1840 صدرت الأوامر من القاهرة إلى النائب المصري في اليمن بالانسحاب منها وتسليمها إلى الشريف حسين بن حيدر شريف أبي عريش<sup>(2)</sup>.

ففشلت، بذلك، كل المحاولات المصرية التي استهدفت مناوءة البريطانيين في ميناء عدن وتنظيم مقاومة مسلحة لإجلائهم عنه. فأجبروا المصريون في النهاية على مغادرة اليمن. وبقي الوجود البريطاني جاثما على الميناء ليمتد فيما بعد إلى كامل جنوب الجزيرة العربية. وهكذا دفع المصريون الثمن باهظا بانسحابهم من اليمن ومن الجزيرة العربية نتيجة موقفهم المعادي للإنجليز.

### 3- موقف القوى الخارجية :

#### أ- موقف الدولة العثمانية :

كان ميناء عدن وبلاد اليمن تابعين للدولة العثمانية تبعية شكلية. والغريب أنها لم تقدم احتجاجا رسميا أو شبه رسمي للحكومة البريطانية بعد احتلال قواتها ميناء عدن في 19 جانفي 1839 بل إنها أطلقت يد البريطانيين لاحتلال ميناء عدن.

ويذكر أمين الريحاني أن البريطانيين استطاعوا انتزاع فرمان من سلطان الباب العالي يسمح لقطع البحرية البريطانية باستخدام ميناء عدن<sup>(3)</sup>. وعند حصول الدولة البريطانية على هذا الفرمان، أخبرت حكام لحج بذلك وأنها قد فضلت عقد معاهدة مع حكام ميناء عدن السلاطين العبادلة ليضفي على وجودهم صبغة شرعية. وهذا ما تم مع حكام لحج وعدن في عام 1802.

<sup>(1)</sup> Bury : Op. Cit, p 14.

<sup>(2)</sup> وثيقة بدار الوثائق القومية بالقاهرة : من محمد علي إلى ابراهيم يكن، إرادة مؤرخة في 9 محرم 1256 هـ / 1840، وثيقة رقم 14، محفظة رقم 269.

<sup>(3)</sup> الريحاني : مصدر مذكور، ج 1 ص 353.



ويؤكد الريحاني أن الباب العالي استجاب للمطلب الانجليزي بجعل ميناء عدن محطة للفحم تتزود منها السفن الانجليزية التجارية والعسكرية، إضافة إلى جعله مركزا تجاريا لبريطانيا وحلفائها ورعاياها في منطقة الشرق، لما له من أهمية استراتيجية في المواصلات الملاحية بين بريطانيا ومستعمراتها في شبه القارة الهندية دون غيرها من الدول الأوروبية.

ومهما يكن من أمر فإن ميناء عدن عند الدولة العثمانية لم يكن له آنذاك، أهمية كبرى لبعده بما يزيد على ثلاثة آلاف ميل تقريبا من مركز الدولة العثمانية ووقوعه خلف ثلاثة بحار في أقصى جنوب جزيرة العرب. ولا سيادة حقيقية للدولة العثمانية عليه، إلى جانب أنه لا يدعم ميزانيتها بحصة من المداخل المالية. وقد كان من المفروض أن روابط الصداقة التقليدية بين الإنجليز والدولة العثمانية ستحول دون سيطرة بريطانيا على ميناء عدن وضمه إلى أملاكها.

وننبين من دراسة الوضع الدولي، أنه قد ساعد على رضوخ الدولة العثمانية للسياسة البريطانية وتنازلها عن ميناء عدن واعتبارها احتلال الميناء مكافأة منها للانجليز نتيجة إعانتهم لدولة الخلافة على كبح أطماع والي مصر المتمرد محمد علي باشا.

إن هذا الموقف السلبي إزاء ما فعله البريطانيون من احتلال الميناء بالقوة المسلحة لم تنفرد به الأستانة بل أبدته، بعض القوى السياسية المحلية كذلك. ومن أهمها الإمام الزيدي الذي سبقت الإشارة إليه.

#### ب- موقف الدول الأوروبية :

إن الدول الأوروبية الكبرى التي تنزع العالم آنذاك لم تتخذ موقفا معارضا للاحتلال الانجليزي لميناء عدن بل إنها، لم تقدر مدى الأهمية الحيوية لهذا الميناء الاستراتيجي الكائن في أقصى جنوب شبه جزيرة العرب وما يمكن أن يكون لسيطرة البريطانيين عليه من تأثير على مصالح الدول الأوروبية الكبرى نفسها. وفي حقيقة الأمر، فإن البريطانيين كانوا على عكس بقية الدول الأوروبية يقدرون تماما قيمة نجاحهم في السيطرة على هذا الميناء المتحكم في أهم طريق بحري بين الغرب والشرق.

وإذا تأملنا مواقف القوى السياسية الموجودة في الساحة العربية والدولية أفضى بنا التأمل إلى القول إن إمام لم يحرك ساكنا رغم اقتطاع الأجنبي جزءا من وطنه أما الحاكم المصري فقد حاول المقاومة، وإن لم يكن بمقدوره مواجهة السياسة البريطانية وزحزحة قوتها العسكرية من ميناء عدن، وقد دفع ثمن تلك المحاولة باهظا فقد فرضت عليه الدول الأوروبية وعلى رأسها بريطانيا الجلاء من اليمن. أما الدولة العثمانية فإن موافقتها على احتلال الإنجليز للميناء العربي كانت محكومة برغبتها في كسر شوكة محمد علي. وفيما يخص الدول الأوروبية، فكان الأمر لم يكن يعنيها بسبب قصور رؤيتها وقلة تقديرها للتطورات التي تشهدها المنطقة، وخاصة بعد تطور وسائل النقل والمواصلات وتعاضل أهمية الميناء بازدهار التبادل التجاري فيه، مما سيؤدي، في نهاية الأمر، إلى استقرار بريطانيا على أكبر الفوائد من ميناء عدن، فتستخدمه قاعدة تجارية عسكرية لتوسيع أملاكها والمحافظة عليها لا في الجزيرة العربية والشرق فقط بل كذلك في حوض المحيط الهندي والشرق الأقصى عامة.

وبعد أن تطرقنا، فيما سبق من الفصول، إلى أوضاع ما قبل الاحتلال في عدن والعوامل التي أدت إليه ثم وقوع الاحتلال وما انجر عنه من رفض للمستعمر ومقاومته سنحاول فيما سيأتي من البحث، تحليل انعكاسات الاستعمار البريطاني في عدن من خلال تغلغه فيها إداريا وسياسيا ومساعيه إلى تطوير الميناء في مستوى الخدمات والحركة التجارية عموما وما ترتب عن ذلك من نمو سكاني وعمراني كان له بالغ الأثر في الحياة الاجتماعية والسياسية داخل المستعمرة.